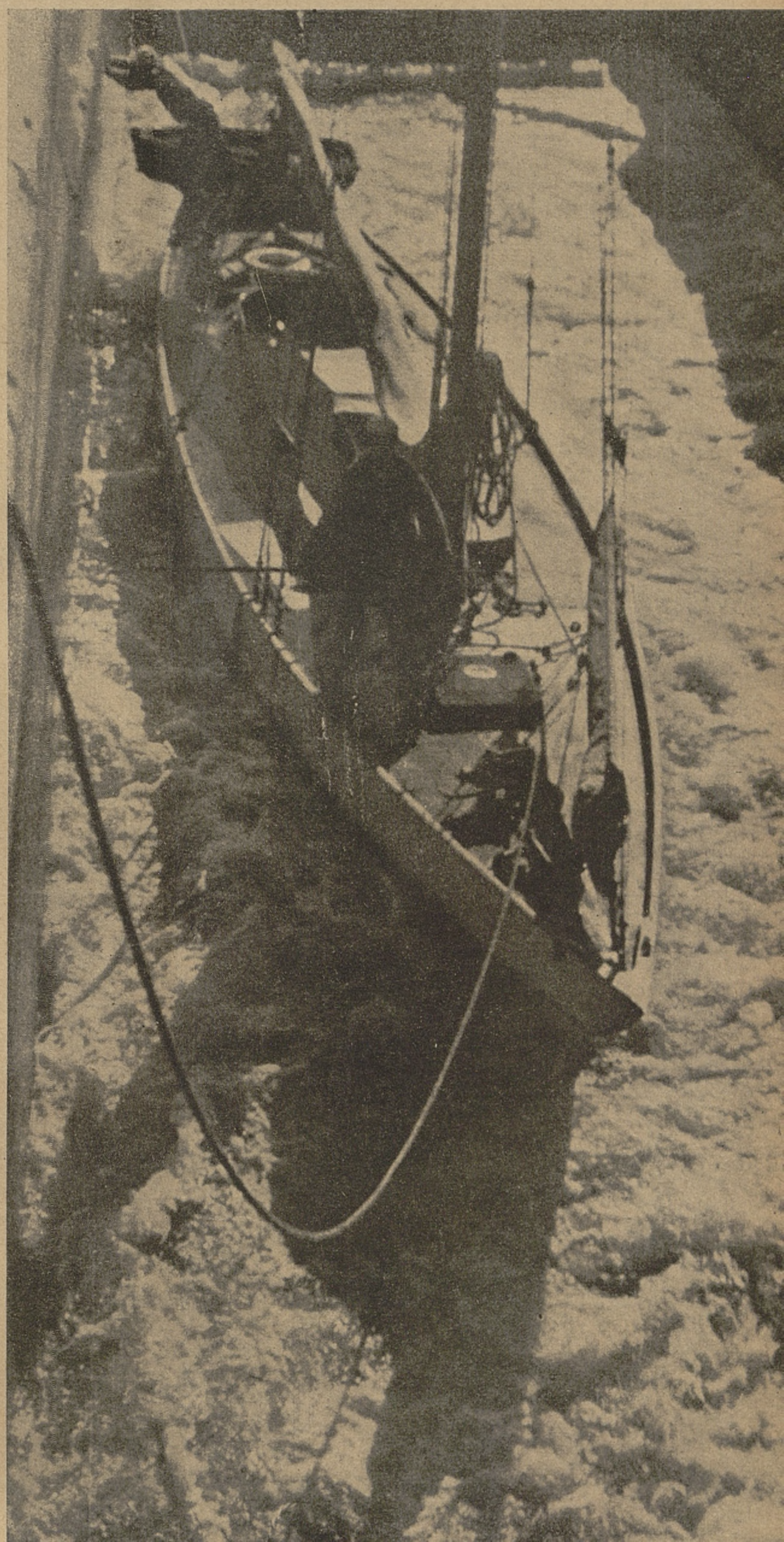
SZKWAŁ



ROK IV NR. 5

MAJ 1936 R.

Fot. Leszek Wieleżyński

KRONIKA MIESIĘCZNA

Rada Główna L. M. K. W dniu 29 marca odbyło się w Warszawie pod przewodnictwem Prezesa Rady, Min. J. Kożuchowskiego posiedzenie zwyczajne Rady Gł. L. M. K., która w r. bież. działa na prawach zjazdu, zwoływanego co 2 lata. Główne punkty obszernego porządku obrad obejmowały: przyjęcie budżetu na 1936 r. wraz z programem prac, oraz uzupełniające wybory do Zarządu Gł., a ponadto: sprawozdanie okresowe z działalności Zarządu Gł., bilans za 1935 r. wraz z protokułami Komisyj, sprawy bieżące i organizacyjne.

Dłuższe przemówienie wygłosił p. gen. Orlicz-Dreszer, charakteryzując rezultaty dotychczasowych wysiłków Zarządu Gł. oraz wskazując na kierunki najbliższych prac Ligi. Wszystkie wnioski Zarządu Głównego zostały przez Radę przyjęte bez zmian, jak i budżet, który w swej globalnej kwocie wynosi 1.950 000 zł., w czem na prace wśród młodzieży—74.550 zł. obok sum ogólnych.

Przed rozpoczęciem obrad Rada uczciła pamięć zmarłych ostatnio swych członków: wiceprezesa Zarz. Gł. — ś. p. dyr. E. Kłopotowskiego i członka Zarz. Gł. — ś. p. M. Sochy.

Rada Naczelna Akad. Zw. Morskiego W dniu 29 marca, odbyło się w lokalu L. M. K., posiedzenie Rady naczelnej A. Z. M. pod przewodnictwem prezesa Zarządu Głównego J. Grzywaczewskiego. Tematem obrad Rady były sprawy organizacyjne i bieżące.

Sprawa reorganizacji żeglarstwa w Polsce znalazła żywy wyraz w obradach Rady, w postaci dyskusji, jaka się wywiązała po złożeniu sprawozdania prezesa J. Grzywaczewskiego z konferencyj, jakie w tej sprawie odbyły się w P. U. W. F.

Pozatem uchwalony został termin II Zjazdu Delegatów, który w tym roku odbędzie się we Lwowie.

Idea kolonjalna zatacza coraz szersze kręgi wśród młodzieży. Wbrew starczym pojęciom, jakie reprezentuje pewna część społeczeństwa w sprawie zagadnienia kolonjalnego w Polsce—idea ta zaczyna coraz silniej rozrastać się na terenie młodzieży akademickiej.

Wyrazem tego zainteresowania jest chociażby rezolucja, powzięta na Zjeździe Delegatów Polskiego Akademickiego Związku Zbliżenia Międzynarodowego „Liga":

«Drugi Walny Zjazd P. A. Z. Z. M. «Liga» zwraca się do władz społeczeństwa i młodzieży akademickiej z wezwaniem do wytężenia wszelkich sił i poczynienia wszelkich starań celem rozwiązania problemów kolonjalnych na płaszczyźnie odpowiadającej mocarstwowemu stanowisku Polski.

Obozy L. M. K. Obozy nadmorskie, organizowane corocznie przez Ligę Morską i Kolonjalną mają już wśród społeczeństwa ligowego – ustaloną opinję. Zarząd Główny L. M. K.—przystąpił już do organizacji tegorocznych obozów nadmorskich—na Helu, ustalając warunki pobytu dla członków L. M. K. Opłata za czterotygodniowy pobyt w obozie (życie, mieszkanie oraz korzystanie z urządzeń obozowych) wynosić będzie—85 zł., za dwutygodniowy—43 zł., za jednotygodniowy—22 zł. W stosunku do przybywających na okres krótki niż 1 tydzień (1—6 dni) stosowana będzie opłata po 3.20 dziennie.

Zniżki kolejowe przy przejazdach na obóz wynosić będą 50 procent. Ze zniżek tych korzystać będą mogli ci, którzy przyjeżdżać będą do obozu na okres niekrótszy niż 7 dni.

Spływy. Impreza ta stała się już bardzo popularna w Polsce. Nic dziwnego — wystarczy tylko posiadać kajak — a już cała Polska poprzecinana szlakami wodnemi — jakby organicznemi żyłeczkami — stoi otworem.

Oprócz projektowanych w tym roku spływów indywidualnych przygotowywane są już spływy zespołowe. Sygnalizują już z Pomorza, że Okręg LMK. w Toruniu organizuje spływ do jezior Kaszubskich, równocześnie Okręg LMK w Łodzi organizuje spływ Wartą i jej dopływami do jeziora Gopła.

Wycieczki do Gdyni. Ustalone już zostały przez Ministerstwo Komunikacji zniżki kolejowe dla wycieczek do Gdyni. Zniżki te przy ilości 500 osób wynosić będą 75 procent, zaś przy 200 osobach—66 procent ceny biletu normalnego.

Wycieczki zagraniczne dla młodzieży. Wzorem roku ubiegłego Zarząd Główny LMK. organizuje w czasie tegorocznych wakacyj 2 wycieczki zagraniczne morskie dla młodzieży, należącej do Kół Szkolnych LMK., a mianowicie:

I wycieczka na m/s Piłsudski od dnia 2 do 8 sierpnia r. b., trasa: Ryga — Tallin — Helsinki — Sztokholm. Całkowity koszt wycieczki (bez przejazdu kolejowego do Gdyni) wynosi Zł. 205.—

II wycieczka na s/s Kościuszko od dnia 24 do 28 sierpnia r. b. do Sztokholmu. Koszt całkowity (bez przejazdu kolejowego do Gdyni) wynosi Zł. 95.—.

W wycieczkach tych może brać udział młodzież płci obojga w wieku od 16-tu lat.

Termin zgłoszeń na I wycieczkę—do dnia 20 maja, na II—do dnia 20 czerwca.

Zapisy przyjmuje i informacyj udziela Biuro Zarządu Głównego LMK.

Liczba miejsc na obie wycieczki ograniczona.

Przy zgłoszeniu na wycieczki należy wpłacić połowę należności na konto Zarządu Głównego w P.K.O. Nr. 367 z wyraźnem zaznaczeniem na odwrocie przekazu: „wycieczka M/S Piłsudski", a na drugą: „wycieczka do Sztokholmu".

Pragnący wziąć udział w wycieczkach winni zwrócić się do Zarządu Głównego o nadesłanie formularza do wypełnienia i instrukcyj dla uczestników.

Rejestracja Organizacyjna Kół Szkolnych LMK. Zarząd Główny LMK., dążąc do uporządkowania ewidencji Kół Szkolnych, LMK. przystąpił do dokładnej ich ewidencji.

Rejestracja ma na celu:

a) Ujednostajnienie i uproszczenie systemu sprawozdawczego Kół Szkolnych LMK. we wszystkich Okręgach.

b) Zarejestrowanie przez Okręgi i Oddziały tych Kół Szkolnych, które do chwili obecnej nie figurowały w ich ewidencji, natomiast komunikowały się bezpośrednio z dawną Komisją dla Spraw Młodzieży Zarz. Główn. LMK. (adresy tych Kół były w swoim czasie, uzgadniane z Okręgami).

c) Zarejestrowanie przez Zarząd Główny tych wszyskich Kół, które luźno współpracują z oddziałami i Okręgami, a które nie są ujęte centralnie w żadnej ewidencji.

W związku z powyższem w dniu 20 kwietnia r. b. upłynął termin jednoczesnego wysłania przez Koła Szkolne LMK. wypełnionych kart rejestracyjnych do: a) Zarządu Głównego LMK. w Warszawie. b) Okręgu właściwego LMK. c) Oddziału właściwego.

CENA 60 GROSZY

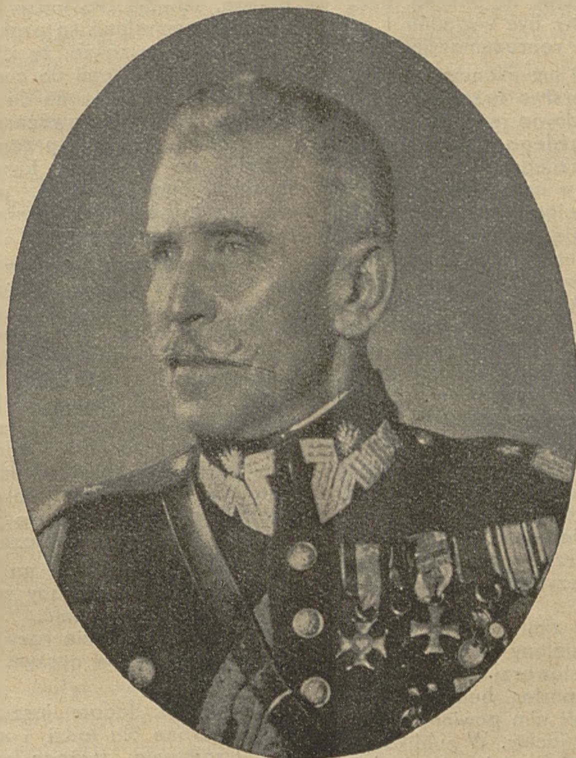
SZKWAŁ

Nr. 5 MAJ 1936

GEN. M. ZARUSKI

POTRZEBY NASZEGO JACHTINGU MORSKIEGO

Żyjemy w okresie organizowania i ustalania dróg rozwoju naszego żeglarstwa sportowego. Dlatego rzeczą wielkiej wagi jest zdać sobie dokładnie sprawę z tego, czem jest żeglarstwo sportowe (szczególnie morskie), jakie są podstawy jego rozwoju, jakie jest jego znaczenie społeczne i wreszcie, jakie urządzenia techniczne mogą być korzystne dla jego rozwoju.



UWAGI OGÓLNE

Żaglowy sport morski, jak to wykazywałem w licznych swoich publikacjach, dla Polski odrodzonej ma wyjątkowe znaczenie; on ma się stać tym czynnikiem, który zmieni psychologiczne nastawienie społeczeństwa polskiego do morza i zmusi je do szybkiego naprawienia błędów historycznych swojej przeszłości, jest bowiem nietylko szkołą charakterów, lecz posiada ponadto w dobie dzisiejszej doniosłe polityczne i społeczne znaczenie. Z tego powodu powinien być traktowany nietylko, jako zdrowy, prawdziwie «królewski» sport, lecz jako czynnik państwowy. Nie powinien przeto pozostać sportem w całem znaczeniu tego słowa.

W zakresie reorganizacji stosunków jachtowych należy zwrócić baczną uwagę, ażeby nie zastosować do niego metod, być może, pożytecznych w innych dziedzinach sportu, jak: boks, piłka nożna, narciarstwo, koszykówka i t. p., lecz dla żeglarstwa szkodliwych. Jest on bowiem wykwitem głęboko pojętego międzynarodowego dżentelmeństwa, które nie znosi form, narzucanych z zewnątrz, ponieważ mogą one rychło doprowadzić go do zaniku, lub, w najlepszym razie, do wypaczenia pięknej jego treści.

Port jachtowy winien być przygotowany do życiowych potrzeb yachtingu, a zatem: a) dać jachtom bezpieczne schronienie, b) dać dogodne i tanie warunki ulokowania jachtów na brzegu, zabezpieczenia ich przed szkodliwemi wpływami atmosferycznemi w zimie i praktycznych możliwości wiosennego remontu, e) zabezpieczyć możliwości życia klubowego poszczególnym klubom i stowarzyszeniom żeglarskim przez oddanie do ich dyspozycji odpowiadających ich potrzebom pomieszczeń, d) wreszcie, dać możność godnego reprezentowania jachtingu polskiego wobec kraju i zagranicy.

ORGANIZACJA YACHTINGU

Organizacja sportu żaglowego powinna się opierać na zasadzie, że się tak wyrażę, naturalnego, nieskrępowanego żadnemi nakazami, a dostosowanego do poziomu towarzyskiego i finansowego doboru członków. Mogą być zatem kluby czy zrzeszenia: inteligencji zawodowej, urzędniczej, mieszczaństwa, oficerów, młodzieży akademickiej, harcerstwa, robotników i t. p. Jachting potrzebuje dla swego rozwoju przyjaznej atmosfery ludzi, swojemi poglądami, przyzwyczajeniami, umysłowością i formami towarzyskiemi odpowiednio dobranych. W przeciwnym razie zaczyna się nieufność, nuda i, co za tem idzie, ucieczka członków z klubu i poszukiwanie przez nich innego środowiska. Zrozumiałą jest rzeczą, że każdy w klubie chce czuć się jak u siebie w domu w gronie przyjaciół. Nie było jeszcze przykładu, ażeby podobną atmosferę łączności klubowej gdziekolwiek udało się stworzyć nakazem.

Przy organizacji jachtingu ten czynnik przedewszystkiem powinien być wzięty pod uwagę.

W związku z tem, wszelkie władze, czy to zrzeszeń (klubów), czy związku zrzeszeń lub klubów, muszą być obdarzone bezwględnem zaufaniem, a władza ich wypływać winna z ich autorytetu żeglarskiego. Inaczej mówiąc, władze klubów powinny się opierać na zasadzie swobodnego wyboru i odpowiedzialności przed walnem zgromadzeniem wyborców.

Kluby i stowarzyszenia powinny wchodzić w skład nadrzędnej organizacji, czyli związku tych klubów i zrzeszeń, który będzie najwyższą ich władzą.

Jako prezes Polskiego Związku Żeglarskiego, przed czterema laty zacząłem, a przez trzy lata prowadziłem akcję, zmierzającą do tego, ażeby P. Z. Ż. stał się ową nadrzędną instancją, obejmującą nietylko kluby i stowarzyszenia jak Z. H. P., A. Z. M., lecz również t. zw. dzikie żeglarstwo. W Ministerstwie Przemysłu i Handlu i w Państw. Urz. Wych. Fiz. i P. W. rzecz przeze mnie była w zasadzie omówiona na licznych konferencjach, uzgodniona i przygotowana, niedoprowadzona jednak do końca wskutek obojętnego lub niechętnego stanowiska klubów żeglarskich. Sądzę jednak, że obecnie organizacja podobna nie natrafi na przeszkody.



fot. J. Świerzewski

Jezioro w Trokach

PORT JACHTOWY

Jak zaznaczyłem już wyżej, port jachtowy powinien odpowiadać zasadniczym warunkom: bezpiecznego postoju jachtów, dobrego ich schronienia w hangarach na zimę oraz wygodnego remontu na wiosnę. Budynki portu, rzecz prosta, powinny być wygodne i estetyczne i do pewnego stopnia reprezentacyjne.

Basen jachtowy w Gdyni jest już ukończony i czeka na przyjęcie go przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu. Szkoda tylko, że przy budowie jego nie pomyślano o zasadniczym warunku każdego jachtowego portu, t. j. o urządzeniu mechanicznego wyciągu jachtów, czyli slipu. Dźwig (pływający) w najmniejszym stopniu nie może zastąpić slipu. Pomijając wysokie koszty podnoszenia i spuszczania na wodę jachtów, które obecnie wynoszą dla większych jachtów, podnoszonych oddzielnie, zgórą 300 zł., ten sposób lokowania jachtów (zwłaszcza większych) na brzegu, nie daje nigdy pewności niespowodowania większej lub mniejszej awarji. Kto widział torturowanie jachtów przez dźwigi, nazywane u nas podnoszeniem jachtów na ląd, ten nie może mieć wątpliwości co do nieprzydatności dźwigów do tego celu. Dźwigi mogą być tolerowane tylko w małych i źle urządzonych portach.

W związku z tem powinny być przeprowadzone tory szynowe wzdłuż całego nabrzeża, z bocznicami, prowadzącemi do hangaru każdego klubu lub stowarzyszenia oddzielnie, z odpowiedniemi obrotnicami.

Niezależnie od tego, na nabrzeżu powinien być urządzony dźwig ruchomy na szynach do podnoszenia i ustawiania masztów.

Hangary do przechowania w zimie jachtów, a raczej jeden wielki hangar, podzielony na części odpowiednio do potrzeb klubów i stowarzyszeń, powinien, rzecz zrozumiała, zajmować parter budynku i mieć przynajmniej 7 m. wysokości. W nim powinny znaleźć schronienie duże pełnomorskie jachty. W publikacjach swoich ustawicznie kładłem nacisk na to, że jachting nasz, odrazu powinien przybrać cechy męskości, a to ze względu na konfigurację naszego brzegu i wód przybrzeżnych, które nie posiadają zatok, bucht, zalewów ani wysp i wysepek, które w razie niepogody mogłyby dać jachtom schronienie. Nasze jachty odrazu muszą wyjść na pełne morze, a w razie niepogody—przetrwać ją daleko od brzegów.

A zatem jachty nasze muszą być mocne, ciężkie i dostatecznie duże. Odpowiednie do ich wielkości winny być i hangary.

Dopiero nad wysokim parterem może rozciągać się I piętro z pomieszczeniami, umożliwiającemi życie klubów i stowarzyszeń — przedewszystkiem żeglarskie, a dopiero na drugim planie—życie towarzyskie.

Tak więc każdy klub i stowarzyszenie powinny mieć co najmniej: kancelarję, pokój zarządu, poczekalnię, pokój większy (salę) na zebrania ogólne i odczyty dla członków, mieszkanie (pokój z kuchnią) dla bosmana, pokoik dla jego pomocnika, komorę na skład przyrządów i map. Wreszcie jeden mały i jeden większy pokoje gościnne dla noclegów.

Niezależnie od tego należy przewidzieć jedną wielką salę na ogólne zebrania żeglarskie i odczyty publiczne. Korzystanie z tej sali powinno być dostępne dla wszystkich klubów i stowarzyszeń. Pokoje lepiej urządzone, reprezentacyjne, mogą być przewidziane dla najstarszego Yacht-Klubu Polski i Oficerskiego Yacht-Klubu.

Nadmienię jeszcze, iż cały budynek, ze względu na konieczność obracania na obrotnicach dużych jachtów, powinien być oddalony od krawędzi nadbrzeża przynajmniej o 20 m.

O tem, że każdy przedział hangaru powinien posiadać komorę na skład narzędzi, farb, lin i łańcuchów, nie mówię obszerniej, gdyż, zdaje mi się, jest to rzecz rozumiejąca się sama przez się. Wspólna używalność jednego warsztatu lub składu jest nie do pomyślenia.

BASEN JACHTOWY

Basen jachtowy jest już ukończony. Jest to największy (nie licząc naturalnych jezior i zatoczek) basen sztuczny z istniejących w Europie. Nie widziałem większego. Pomyślany i zbudowany b. dobrze: niskie nadbrzeża, schodki dla łodzi i motorówek, pierścienie i pachołki pomyślane są praktycznie i pięknie.

Słyszałem wszakże, że istnieje zamiar wbicia w dno dwóch rzędów pali do cumowania dziobów jachtów (rufy mają być wiązane do pierścieni).

Urządzenie takie uważam za wysoce niepraktyczne i szkodliwe w porcie, przeznaczonym dla jachtów.

Pale, po pierwsze, tamowałyby swobodę ruchów jachtów manewrujących, po drugie, narażałyby je na ustawiczne drobne awarje i uszkodzenia, a, co najmniej, odrapania burt.

Mojem zdaniem, jedynem racjonalnem urządzeniem do tego celu będzie przeciągnięcie na dnie wzdłuż całego nabrzeża dwóch silnych łańcuchów (jeden dla większych, drugi dla mniejszych jachtów), umocowanych na kilku martwych kotwicach.

Do łańcuchów tych mają być umocowane zawczasu cumy z uchami (okami, pętlami) grubości odpowiedniej do jachtów. Cumy te leżą na dnie. Do cum uwiązane są cieńsze linki z korkowemi pływakami, z białemi toczonemi rękojeściami — białe, ze względu na ciemność nocy. Do pływaka swego zbliża się jacht, wyciąga swoją cumę z wody, zarzuca ją na swój pachołek i już jest zakotwiczony.

Pływaki, unoszące się na powierzchni wody, nie stanowią żadnej przeszkody w manewrowaniu jachtów i nie mogą ich uszkodzić.

Mniemam, iż takie rozwiązanie tej b. ważnej kwestji powinno być w naszym porcie jachtowym przeprowadzone.

Na koniec dodam jeszcze, iż najniższe nabrzeża, przeznaczone dla łodzi i motorówek powinny posiadać urządzenia, służące ku wygodzie wsiadających i wysiadających, bardzo niedrogie i nieskomplikowane, które przed kilku laty starałem się wprowadzić najpierw w Oddziale Morskim OYK, a potem w Oddziale Morskim YKP—bezskutecznie. Szkice takiego urządzenia mogę przedstawić każdej chwili.

Na zakończenie dodam jeszcze, że zgrupowanie w jednym związku (obecnie P. Z. Ż.) żeglarstwa morskiego i śródlądowego, nie uważam za szczęśliwe rozwiązanie sprawy. Narazie jest to potrzebne. W przyszłości jednak powinny powstać dwa związki, a przynajmniej dwa zupełnie samodzielne wydziały jednego związku: morski i śródlądowy. Psychika bowiem typowego żeglarza morskiego i śródlądowego, a co za tem idzie, krąg zainteresowań, pragnień i potrzeb tych ludzi—to dwie odrębne dziedziny, pozornie tylko wspólną ideą związane. Ci ludzie mówią różnemi językami i nigdy się wzajemnie nie zrozumieją. Trzeba dla nich stworzyć odpowiednie ośrodki rozwoju.

Lecz dziś mówić o tem jest trochę zawcześnie.



J. Korwin Kurkowska

WPŁYW MORZA NA PSYCHIKĘ

W wzrastającym z roku na rok wyroju młodzieży na morze, dopatrywać się musimy pewnych przeobrażeń, które w duszach młodego pokolenia powstają — pewnego wyzwalania się z ciasnych ram życia — szukania głębokich wzruszeń w obcowaniu z przyrodą — w jej najwspanialszem i najpotężniejszem objawieniu. Przyczyna tego zjawiska tkwi nie gdzieindziej, jak tylko w tych elementach, które wykreślają charakter takiego żywiołu, jakim jest morze.

Józef Conrad w swej ewangelji żeglarskiej, za jaką należy uważać «Zwierciadło morza» wypowiadając swój sąd o morzu, nie szczędzi mu gorzkich wyrzutów: — »Niezbadane i bez serca, morze nie dało z siebie nic ludziom, starającym się o jego niepewne łaski». — «Conajmniej dzieliło ludzką nieukojność i odgrywało rolę niebezpiecznego podżegacza wszechświatowych ambicyj».

A — «Jego zmienność można ujarzmić na rzecz ludzkich zamysłów tylko przez niezłomną wolę i heroiczną, zbrojną, zazdrosną czujność, w której zawsze było może więcej nienawiści niż miłości».

Morzu przeciwstawia Conrad jako doskonałą równowagę — współżycie ludzi ze statkami.

I w dalszym ciągu, gdy analizować będziemy wzajemny stosunek, morza i człowieka, zgłębiać te poszczególne przykłady, które mówią o kolosalnym wpływie morza na psychikę ludzką — właśnie przez pewne stałe kontrasty, przez budzenie w ludziach cech zdobywczości — nasuwa się jeszcze jeden charakterystyczny fragment z książki Józefa Conrada p. t. «Murzyn z załogi Narcyza».

Oto podczas potężnego sztormu, który zdawałoby się w każdej chwili zgniecie statek — stary bosman Singleton stoi przez przeszło trzydzieści godzin przy sterze.

Zluzowany wreszcie — pada z wyczerpania.

W momencie, gdy pochyliły się nad nim zatroskane głowy towarzyszy, z ust jego wyrywa się z rozpaczą jedno tylko słowo: — «Starym już».

W chwili, gdy w świadomości Singletona dojrzewała tragiczna dlań myśl, że oto wreszcie przyjdzie kres jego dni, poza burtą morze przewalało się takie samo, jak w dniu jego młodosci, kiedy je pierwszy raz ogarnął gorącem spojrzeniem zachwytu.

I Singleton zrozumiał w tej chwili, że morze, z którem zdawało się, iż stanowi jedną nierozerwalną całość, które było jego duszą, mocą, światem — teraz jest czemś obcem.

Jest wiecznie młode, żywe — gdy on poczuł starość.

— «Spojrzał na wiekuiste morze i dojmująco uprzytomnił sobie jego nieczułą moc; ujrzał je niezmienione, czarne, pieniste, a nad niem wieczność badawczych gwiazd; słyszał



fot. J. Jarosińska — Sztorm w Jastarni



fot. W. Bublewski Z pokładu szkunera

jego niecierpliwy głos, przyzywający go z tych bezlitosnych obszarów, pełnych niepokoju, zgiełku i grozy, patrzał w pełną udręki, ślepą dal morską, w ten lamentujący, rozwścieczony bezmiar, który rościł sobie prawo do wszystkich dni jego twardego życia, a po śmierci zechce swemu niewolnikowi zabrać i spracowane ciało...»

Te przed chwilą zacytowane myśli — streszczające prawdę o wzajemnym stosunku człowieka i morza—powstały napewno w chwilach największego poczucia słabości ludzkiej — wobec wiekuiście potężnego morza.

Tutaj w tym splocie sprzeczności, w kolizji pewnych pojęć, charakteryzujących człowieka i żywioł przyrody, leży wartość morza — źródła nieustannego podsycania w psychice ludzkiej trwałych wartości siły. Człowiek bowiem musi stworzyć w sobie taki kapitał dorobku duchowego, dzięki któremu—mimo tkwiących w jego naturze zarodków słabości, zdolny byłby przeciwstawić siebie potędze morza. Na tem ustawicznem dążeniu, ludzi przebywających na morzu—do pewnego stopnia doskonałości, którąby zapewnić mogła człowiekowi zwycięstwo nad morzem w momentach, gdy ono jest dla niego jaknajbardziej surowe i groźne—polega istotna wartość wychowawcza morza w życiu ludzkiem.

Niezależnie od tych czynników, które działają na charakter człowieka w atmosferze bezpośredniego zmagania się, walki — morze oddziaływa również w sensie konstruktywnym na ludzką wyobraźnię twórczą.

Szeroki bezkres, rzucony w daleką perspektywę, jaka otwiera się przed człowiekiem, przyzywa ku rozwartej przestrzeni. I ta wreszcie drażniąca linja horyzontu, która kusi. — W tem kojarzeniu się wrażeń wzrokowych z wyobraźnią — należy doszukiwać się przyczyn pierwszych wypraw zdobywczych. Pierwsi żeglarze i odkrywcy jakby w pogoni za tą linją horyzontu — płynęli w świat, natrafiając na nieznane lądy.

Aż zbyt oczywiste są przykłady, stwierdzające przodownictwo w życiu świata — tych narodów, które wzrastały pod działaniem morza.

W perspektywach rozwojowych Polski — morze ma stanowić zasadniczy fundament, z niego czerpać będzie moc wszelka myśl, przez nie wypleni z nas wszelką słabość. I gdy w realizacji tej myśli szukamy przykładów, — w przeszłości i teraźniejszości państw morskich — zapominamy jednocześnie o naszem odrębnem politycznem położeniu nad morzem. Spojrzenie nasze skupia się wyłącznie tylko na morzu, na wybrzeżu, prześlizgując się przez pas ziemi, prowadzącej do morza.

Musimy, kształcąc w sobie cechy ludzi morza, wyrobić również zdolność obejmowania tego zjawiska nietylko ze strony morza, lecz przedewszystkiem z lądu.

Punktem wyjściowym dla naszej ekspansji morskiej winno być Pomorze łącznie z całym kompleksem zagadnień bałtyckich.

W tym wspólnym wysiłku nad stworzeniem fundamentalnych zasad, na których oprze się przyszła polska polityka morska, — kolosalną rolę spełnia Liga Morska i Kolonjalna przez przygotowywanie młodego pokolenia do dalszej pracy na morzu. W tej chwili L. M. K. skupia dwieście kilkadziesiąt tysięcy młodzieży. A niewątpliwie przyjdą dalsze zastępy.



W daleki rejs

Niedawno zorganizowany Wydział Wychowania Morskiego ma wśród tych olbrzymich mas młodzieży nietylko szerzyć znajomość spraw morskich, lecz wychować ją w duchu wielkości. Wielkość tę społeczeństwo polskie osiągnie wtedy, gdy przyswoi sobie jak najwięcej cech zdobywczości i siły.

St. Z.

W dniu 12 maja, w dniu bolesnej rocznicy śmierci Wodza Narodu odbędą się w Wilnie wielkie uroczystości złożenia serca Marszałka w grobowcu na Rossie; a jednocześnie odbędą się uroczystości żałobne w Krakowie: W uroczystościach tych wezmą udział deledacje L. M. K. z całej Polski. Zarząd główny L. M. K. wzywa wszystkie okręgi, aby umożliwiły jaknajwiększej ilości swych członków wzięcie udziału w tych uroczystościach; jednocześnie komunikuje, że zamierzenia muszą być uzgodnione z Komitetem Uczczenia Pamięci Marszałka.

NASI SĄSIEDZI NA BAŁTYKU

PRUSY W ZARANIU DZIEJÓW

W czasach ostatnich daje się dostrzec w piśmiennictwie żywsze nieco zainteresowanie bezpośrednim naszym sąsiadem na Bałtyku, Prusami Wschodniemi, do niedawna jeszcze bardziej nam obcemi i mniej znanemi, niżeli znacznie dalsze kraje zachodnio-niemieckie, francuskie czy włoskie. Spoza Alp, znad Sekwany i Renu szło do nas od stuleci światło wiedzy,— kraina pruska odgrodziła się od nas na zaraniu dziejów puszczą nieprzebytą i tysiącem jezior, poza które nie chcieliśmy, nie byliśmy ciekawi zajrzeć nigdy. Ów brak zaciekawienia zemścił się na nas, wyrządził nam krzywdę, jakiej nigdy już bodaj nie zdołamy naprawić.

Krainę tę, od Północy omywaną przez fale Bałtyku, od Zachodu ograniczoną korytem Wisły i Nogatu, od Południa przypierającą do grupy jezior, dziś zwanych mazurskiemi, od Wschodu ciągnącą się po Niemen— zamieszkiwali w zaraniu dziejów pobratymcy Litwy i Łotwy, Prusowie, których imię związało się w dziejach po raz pierwszy z męczeństwem św. Wojciecha.

Stosunki polsko-pruskie ograniczały się w początkach naszej historji do drobnych zatargów granicznych, do paru wypraw zbrojnych, które za cel swój miały karcenie sąsiedzkiej napastliwości lub zapobieganie jej na przyszłość. Polska piastowska nie dążyła, o ile sądzić dziś o tem można, do wciągnięcia ziemi pruskiej w orbitę swej państwowości, choć wpływy kulturalne polskie sączyły się niewątpliwie do Prus pogańskich. O ich przenikaniu tam, sądzić można pośrednio z tego bodaj szczegółu, że autorzy żywotów św. Wojciecha nie wspominają nigdzie o jakichkolwiek trudnościach językowych w czasie wypraw misyjnych, co świadczyćby mogło, że język polski nie był tam nieznany i potwierdzają to przypuszczenie ponad wątpliwość niezmiernie liczne polonizmy w słownictwie staro-pruskiem w zakresie stosunków społecznych nazw narzędzi, sprzętów gospodarskich, kruszczów, roślin i t. p.—jak ustala autorytet tej miary, co prof. Al. Brückner.

Owe wpływy kulturalne mogły były torować drogę świadomym już i celowym zamierzeniom twórców naszej państwowości, Piastów. O misji św. Wojciecha zbyteczną byłoby tu rzeczą raz jeszcze przypominać. Nie była ona przecież jedyna. Na tropach św. Wojciecha w dziele misji pruskiej był św. Bruno z Querfurtu, poległy śmiercią męczeńską r. 1009, prawdopodobnie na ziemi Jadźwingów. Podejmowane przez Bolesława Krzywoustego wyprawy pruskie w latach 1107 i 1110 nie miały wprawdzie charakteru krucjat, ale myśl ta tkwić się zdawała w Polsce, skoro wnet po śmierci Krzywoustego biskup morawski Henryk otrzymuje zezwolenie papieskie na głoszenie ewangelji w Prusiech, poczem znów za czasów Bolesława Kędzierzawego podejmowane są nowe — wprawdzie nie misyjne znów — wyprawy pruskie.

Praca misyjna natomiast podejmowana jest z końcem XII w. i z początkiem XIII w. z inicjatywy Cystersów łekneńskich. Polak Filip staje się jej męczennikiem, poczem przewodnictwo w pracy misyjnej obejmuje Chrystjan, otrzymujący godność biskupa pruskiego prawdopodobnie po soborze lateraneńskim z r. 1215, następnie zaś misje polskie w Prusiech zaczynają nabierać znaczenia politycznego.

Odtąd mianowicie książęta polscy podejmują szereg krucjat celem obrony neofitów pruskich i dalszego szerzenia wiary, a trwałość pracy misyjnej oprzeć się ma na nadaniach na rzecz biskupstwa pruskiego, jak np. hojne nadanie Konrada mazowieckiego i biskupa płockiego Gedka, obejmujące szereg posiadłości w pogranicznej z Prusami ziemi chełmińskiej.

Mimo wszakże wysiłków polskich i łożonych na nie środków materjalnych, praca misyjna w Prusiech nie czyni postępów, a nawet cofać się zdaje, z winy jej kierownictwa, z terenu pruskiego, gdzie tymczasem wzrasta fanatyzm pogański. Skolei na pograniczu pruskiem osiada zakon krzyżowy, którego w. mistrz, Herman Salza, jeszcze przed przybyciem do Polski, we włoskiem Rimini opracował był plan stworzenia państwa zakonnego z ziem, jakie otrzyma od Konrada mazowieckiego, jak i tych, które zakon zdobędzie w Prusiech. Plan ten zatwierdzony przez cesarza Fryderyka II w r. 1226, został — jak wiemy — wcielany następnie w życie z żelazną konsekwencją. Wprowadzenie go w czyn umożliwiła nieopatrzność Konrada mazowieckiego, który dokonując w Bieczu w r. 1228, pobożnego nadania na rzecz instytucji duchownej, nie był bynajmniej zmuszony do wezwania pomocy zakonu przez groźbę najazdów pruskich, ani też nie sądził zapewne, by własne jego siły związane miały być na Południu przez czas dłuższy. Nie wykazał on jedynie tej dalekowzroczności politycznej, jaka cechowała Andrzeja II węgierskiego, gdy ten, osiedliwszy Krzyżaków nad Alutą by bronili Węgier przed Kumanami, wyparł ich zbrojną ręką mimo wstawiennictwa samego papieża, gdy przejrzał ich zamiary istotne, te same właśnie, jakich Konrad ani książęta polscy nie dojrzeli.

Wiemy, co nastąpiło później. Zakon, obdarowany hojnie przez Konrada mazowieckiego, wspierany niejednokrotnie przez polskich książąt, podbił pogańskie Prusy, utworzył zakonne naprzód państwo niemieckie, które się potem przedzierzgnęło w państwo świeckie, zależne początkowo od Polski, później zwolnione przez nią z hołdownictwa, a wreszcie rozstrzygające o losach dawnego suwerena.

Znamy sprawy te aż nadto dobrze, by raz jeszcze o nich przypominać, — a tylko nie bierzemy pod uwagę, iż w dziejach, gdyby nie nadanie bieckie Konrada, stosunki polsko-pruskie ułożyćby się były mogły najzupełniej odmiennie. Jeśli za przykład weźmiemy podbój Rusi przez Litwę, możliwy się staje do pomyślenia podbój Mazowsza przez Prusy pogańskie i powstanie w ten sposób państwa o dwu składnikach: etnicznych, niższym kulturalnie pruskim i kulturalnie wyższym — mazurskim. Na tle dawnych polskich wpływów cywilizacyjnych możliwe byłoby spolszczenie się w tem tak pomyślanem państwie wyższej warstwy społecznej, jak się to już zarysowało było w Prusiech w wieku XII, a co się dokonało później na Litwie. Przyczyniłoby się do polonizacji Prus i bujne osadnictwo polskie, a ściślej mazurskie w wykarczowanej przez nie dawnej puszczy galindzkiej, osadnictwo, jakie przetrwało zresztą po dzień dzisiejszy. Prusko-polski naród, a potem polsko-pruski organizm polityczny zespoliłby się bez wątpienia następnie z tą Polską, w jaką się w w. XIV zrosły dzielnice potomków Krzywoustego, z Polską, któraby w ten sposób posiadła była rozległe wybrzeże Bałtyku — od ujścia Niemna do Sługi, a gdyby podbój Pomorza szczecińskiego był trwały — po ujście Odry.

Taki wszakże tok dziejów przekreślił raz nazawsze pierwszy dokument konradowy, datowany w Bieczu, w dniu 23 kwietnia r. 1228.

Stanisław Poraj

Do dnia 1 kwietnia r. b. zebrano na
Fundusz Obrony Morskiej zł. 3.864.356.35

Morze w literaturze pięknej

OSTATNI — CZY NOWI ROMANTYCY MÓRZ?...

(GLOSSY NA MARGINESIE LITERATURY ŻEGLARSKIEJ

W bezbarwnych, szarych, smutnych czasach żyjemy dzisiaj...

...Dzisiaj, gdy bezpowrotnie już minęło niezapomniane średniowiecze wędrownych trubadurów i błędnych rycerzy, gdy zatonęły archipelagi run złotych, marzone przez dawno poległych konkwistadorów, śnione przez zwycięzców i zdobywców nowych światów, których już niema, które już zostały odkryte, które już opisano, nazwano, ucywilizowano, odbarwiono...

...Dzisiaj, gdy tłoczą nas bloki brudnych kamienic, gdy ogłusza nas nerwowy skowyt pędzących samochodów, natrętny jazgot radja, gdy gniotą nas duszne sześciany mrocznych, zadymionych biur, kancelaryj, redakcyj, gdy troska wiąże nas do krzeseł i garbi plecy nad foljałami, usianemi maczkiem cyfr—bo przecież: trzeba żyć...

Dzisiaj—tak: dzisiaj wszystkie dziedziny naszego zmechanizowanego życia są ujęte stalowemi kleszczami bezwzględnego, nowoczesnego porządku rzeczy, klamrami nieznającego litości prawa: „Chcesz jeść? Bądź więc, jak my, bezdusznym automatem. Chcesz być sobą? Chcesz świat cały opasać ramieniem, zachłysnąć się radością pędu, nasycić słońcem, upoić wolną, bezpańską przestrzenią?! Szaleńcze! Uważaj: dzisiaj poezji romantycznej włóczęgi bezkarnie kosztować nie wolno!"

Dzisiaj—możesz się karmić tylko namiastką wolności, podaną za wysupłany z trudem grosz, w niedzielnym filmie lub w pożyczonej książce.

Właśnie: w książce. To jedno, to jedno nam zostało. Na więcej—nie mamy możliwości. I odwagi. Bo nie łatwo jest zerwać z drobnemi przyzwyczajeniami, z ciepłem wygodnego łóżka i z biurem czy redakcją, z twarzami kochanemi i niekochanemi, z codzienną gazetką, z ploteczkami i choćby z temi książkami, w których tak pięknie świat nam opisują. Z książkami o ludziach, innych niż my, inne wiodących życie. Żyjących pełnią swobody i przygody, słońca i zwycięstwa. Którzy, jeśli ponoszą klęski to—wspaniałe! O ludziach nieujarzmionych, dzikich, zuchwałych, gardzących wymysłami cywilizacji: o ostatnich samotnych żeglarzach oceanicznych.

Jest ich jeszcze wielu: więcej niż o nich wiemy, i tylko niektórych sława dobiega nas, gnębionych codziennością. Sława tych, którzy przeżyciami swemi dzielą się z nami w pamiętnikach.

I oto zapominamy o całej otaczającej nas szarzyźnie, oto zagłębiamy się w kartki, szeleszczące przygodą, szklanym dźwiękiem gwiazd, srebrnym bryzgiem piany, trącanej dziobem zbłąkanego w oceanie jachtu. Noc jest parna i ciepła. Lekka bryza leniwie wydęła smukłość białych żagli i tylko plusk omywającej burty fali i tylko migotliwy blask różowego Krzyża Południa. Jutro, jeśli nie zawiodły nas obliczenia, na horyzoncie pojawi się zarys koralowego atolu z pióropuszami siedmiu palm. Bronzowe dziewczęta, w spódniczkach lawa-lawa, ze śmiechem otoczą łódź żeglarza, by skronie jego uwieńczyć kwiatami.„

Wizje szumiących tęsknot rzeźwym tchem wiatru omotały głowę niejednego szaleńca, nakazując mu popłynąć naprzeciw przeznaczeniu. Zanim, prawie każdemu już znany, Gerbault stał się symbolem niezawisłości ducha, symbolem dla tej zmaterjalizowanej Europy, przed którą schronił się na pokład swego wątłego statku—u schyłku poprzedniego stulecia uczynił to już kapitan Joshn Slocum, człowiek, który, jak sam o sobie pisze w swym pamiętniku (*„Sam jeden żaglowcem naokoło świata"*), nie mógł przez dłuższy czas pozostawać na lądzie, gdyż obyczaje lądu wkońcu stały mu się zupełnie obce. Jowialny, zdawałoby sie: zrównoważony w naszem znaczeniu tego słowa, Slocum miał jedno pragnienie: dowieść samemu sobie, że potrafi samotnie opłynąć cały świat małym stateczkiem. Dokonał tego, przepływając zgórą 46.000 mil morskich w ciągu trzech lat, dwu miesięcy i dwu dni. *„I tak gdziekolwiek żeglował mój statek, mijały szczęśliwie dni mojego życia"*—kończy swój pamiętnik. Lecz to nie wszystko. Po dokonaniu niesłychanego dc ówczas czynu, podziwiany przez cały ówczesny świat lądowy i żeglarski, po raz drugi wypłynął Slocum na podbój oceanów, aby nie wrócić już nigdy. Zginął bez wieści, dumną śmiercią żeglarza. Zginął, jak żył: wspaniale, w spienionem morzu, rozkołysanem sztormową zawieruchą!

A oto drugi z tych niezłomnych zapaleńców kapitan John C. Voss. Marzyły mu się legendarne skarby na wyspie Kokosowej; skarbów nie znalazł, ale zato w oceanicznej żegludze małym jachtem tak się rozsmakował, że następną wyprawę przedsięwziął już nie wzdłuż brzegów lądu, lecz przez trzy największe obszary wodne: Spokojny, Indyjski i Atlantycki, poprzez rozlewiska prawie całego globu, docierając z Ameryki do Londynu. Zostawił pamiętnik: *„Łodzią żaglową przez oceany"*.

Wielu ich było, śmiałków transoceanicznych, naśladowców Slocuma, poprzedników Gerbaulta: Mulhauser, Stock, Harry Pidgeon, Thomas Drake i tylu innych, którzy zwyciężyli lub zginęli, o których pamięć już się rozwiała, i tylu innych, którzy zwyciężą lub poniosą klęskę, o której nigdy wiedzieć nie będziemy, bo nie wydadzą pamiętników...

Symbolem konającej romantyki mórz, ograniczonych barjerami paszportów, zaoliwionych smarem węglowych parowców, symbolem tej romantyki dnia wczorajszego, lub—kto wie?—może zwiastunem nowej, beztroskiej ery powiększającej się rodziny poszukiwaczów przygód — mało: poszukiwaczów—ludzi, którzy potrafią zdobyć się na zerwanie z tępą, beznadziejną codziennością strasznych kryzysów i ponurych wojen—symbolem stał się dopiero wielki Alain Gerbault.

Lotnik w okresie wojny światowej, później jeden z trzech asów francuskiego tenisa, rzuca jarmarczny zgiełk Europy, by na pokładzie jachtu „Firecrest“ odbyć samotny, siedmioletni rejs dokoła świata. Tak powstały jego słynne pamiętniki: *„Sam przez Atlantyk"*, *„W pogoni za słońcem"*, *„Na powrotnej drodze"* oraz czwarty, nietłumaczony jeszcze na język polski, *„Ewangelja słońca"*. Lecz nie one głównie przyczyniły sławy Gerbaultowi, i nawet nie ta jego podróż gigantyczna, boć przecież przed nim było tylu innych... Jeśli wielki żeglarz stał się bożyszczem młodzieży całego świata, łaknącej ożywczego egzotyzmu dalekich mórz, to sprawiła to jego pogarda śmierci, wygód i—sławy. Gerbault postanowił nigdy już nie wracać na europejski ląd i do końca życia żeglować na swym jachcie, zawsze wpobliżu ukochanych wysp polinezyjskich.

Jak bardzo umysły ludzkie fascynuje postać tego wielkiego żeglarza, niech świadczy fakt, że, pod wpływem jego sławy i pamiętników, powstała już o nim obszerna literatura piękna. W samej tylko literaturze polskiej poświęcono mu sporo utworów poetyckich: Artura Marji Swinarskiego (*„Alain Gerbault"*), Antoniego Słonimskiego (*„Oda o Allanie Gerbault"*), Tadeusza Hollendra (*„Do Allana Gerbault"* i *„Powrót Alana Gerbault"*), Józefa Łobodowskiego (*„Powrót Allaina Gerbault"*) i wiele innych, śród wszystkich zaś chyba najbardziej trafnie charatkteryzuje go Mieczysław Lisiewicz (*„Alain Gerbault"*):

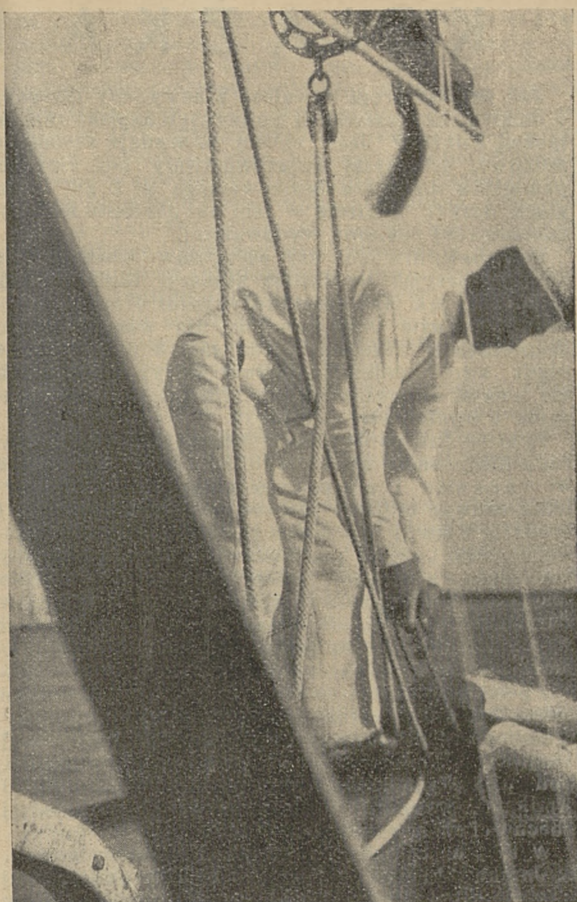
Oto po trzech dniach sztormu, dnia czwartego zrana,
gdy zasnął, przywiązany do masztu, zmęczony,
u bakbortu stanęła czarna statku ściana...

Odezwał się głos tuby spod czapki z galonem:
„Szalupę razem z wami zaraz whisujemy! Przyjmij hol!"
„Nie, dziękuję!—odkrzyknął zbudzony:
Jestem Alain Gerbault!"

Czyż dziwić się potężnemu wpływowi tej wspaniałej, pełnej niezłomnego hartu postaci, na cogorętsze wyobraźnie, cotwardsze charaktery? Spółcześnie z Gerbaultem, a zapewne biorąc wzór z niego, opłynął świat William Albert Robinson — który, zresztą, pisał w swym pamiętniku (*„Przez głębie i mielizny"*), że spotykał podobnych mu żeglarzy. Takiej samej podróży do dziś dnia nie ukończył jeszcze harcerz polski, Władysław Wagner, który w r. 1933 wyruszył z Gdyni na jachcie „Zjawa“ i, jak głosiły ostatnie komunikaty dopłynął już do Australji (pierwszą część tego rejsu opublikował w swej książce p. t. *„Podług słońca i gwiazd"*). Podobną podróż, lecz na trasie znacznie krótszej, w rok potem przedsięwziął porucznik kawalerji, Andrzej Bohomolec, który, wraz z dwoma oficerami marynarki, J. Świechowskim i J. Witkowskim, na małym stateczku dopłynął do Bermudów, a stamtąd, już tylko ze Świechowskim, dotarł do Ameryki, zatrzymując się w Chicago (*„Wyprawa jachtu „Dal"*).

Niespokojne, zdobywcze duchy coraz liczniejszych żeglarzy transoceanicznych, sprawiają, że z gnuśnej martwoty lądowej wstają, głodne egzotycznych wrażeń, umysły młodzieży, chłonącej literaturę żeglarską, by sczasem pójść szumiącym, burzliwym, groźnym, niosącym zwycięstwo lub klęskę, lecz zawsze darzącym radością pełni życia—nurtem śmiałych poprzedników.

Narazie marzyciele poprzestają na lekturze o czynach oceanicznych wędrowców, dołączając do tego ulubione książki znanych pisarzy morskich, jak Jacka Londona (zwłaszcza *„Żegluga na jachcie „Snark"*), czy Josepha Conrada (fragmenty



„Zwierciadła morza"), czy choćby Marjusza Zaruskiego (*„Żaglowym jachtem przez Bałtyk"*, *„Na pokładzie „Witezia"*, *„Na yachcie „Witeź"*, *„Moja czwarta podróż na „Witeziu"*, *„Na skrzydłach jachtów"*, *„Wśród wichrów i fal"*).

Chłoną chłopcy karty książek, bez względu na ich wartość literacką, a ze względu na ich morską treść: czy będzie to jowialna gadatliwość Slocuma, czy pełna wskazówek praktycznych bezpośredniość Vossa, czy sucha kronika żeglarska Gerbaulta, barwna reporterka Robinsona, stylistyczne nieporadność Wagnera, brak wyobraźni lub może fachowości Bohomolca, jędrność Londona, metafizyka Conrada, czy wreszcie szlachetny patos Zaruskiego...

Przeczytane rejsy włóczęgów morskich nie pozostają bez echa. Na wody rzek, jezior, zatok, na fale otwartego Bałtyku, na burzliwość morza Północnego, ku skierom i rafom szwedzkim, ku fjordom Norwegji, wsłuchanym w majestat własnej ciszy—płyną pierwsze polskie jachty z azetemową i harcerską młodzieżą, porwaną pienistym kilwatrem wielkich żeglarzy.

Z ciosów grzywiastych fal, z rozfalowanych nocami przygód—wyłaniają się postacie nowych reporterów morza, przedstawicieli pokolenia nowego. Tak powstały już cykle barwnych wspomnień Leszka Wieleżyńskiego (*„Szkwał"*), tak narosły poetyckie impresje Wandy Karczewskiej (*„Szkwał"*, *„Kurjer Poranny"*), pierwszej w Polsce kobiety-żeglarki, piszącej o morzu. Dni, zatopione skrami lśnień za rufami jachtów, zostawiają ślad najtrwalszy.

I tak rodzi się nowe pokolenie romantyków morza, romantyków, z których niejednego — wierzę w to—już jutro poniosą skrzydła białych stateczków w żeglarskiej epopei dokoła świata, na męski trud zdobywania, po sprawdzian własnej mocy.

Zbigniew Jasiński

KSIĄŻKA NA CZASIE

Jak sądzisz drogi bywalcze kinowy, czy możnaby o dzikich, krwiożerczych murzynach napisać romantyczną książkę? Jeśli ci się to wydaje niebardzo możliwe, przeczytaj najprawdziwszy pod słońcem pamiętnik Leopolda Janikowskiego p. t. „W dżunglach Afryki"*). Niema w tem ani pół funta zamerykanizowanej reklamy wydawniczej.

Bez obaw, niechęci, czy skrupułów winniśmy tę książkę przyjąć do każdej kolekcji bibljotecznej. Całą. Tak, jak jest napisana w pełni ufności, z podziwu godnym sentymentem dla wszechludzkiej drapieżności. Przecież autor sam w niej pisze, że nigdy wśród najczarniejszych bestyj murzyńskich nie uważał za wskazane bronić się, t. zn. uczynić użytek z myśliwskiej strzelby.

Było to bardzo dawno, w latach 1882—9, w czasach kiedy nasze kochane ciotki bawiły się jeszcze w cerceau i nie potrzebowały, jak obecnie, żyletką usuwać bujnego zarostu na swych twarzach i brodach. Sławny nam dziś z nazwiska Stefan Scholtz-Rogoziński, „polski kameruńczyk", zresztą rodowity kaliszanin, a przytem oficer marynarki w służbie rosyjskiej i członek Towarzystwa Geograficznego w Paryżu oraz Klubu Afrykańskiego w Neapolu, miał wtedy lat dwadzieścia jeden. Można sobie wyobrazić z jakiem lekceważeniem przyjęła ówczesna opinja polska publiczną enuncjację tak utytułowanego młodzika, który w 1881 r. w prasie krajowej („Wędrowiec") rzucił projekt zorganizowania polskiej ekspedycji do Kamerunu za polskie pieniądze, pod polskim sztandarem, polskiemi siłami i środkami, wszystko to dla zaznaczenia polskiej obecności w żywotności narodów.

W takich to właśnie latach i okolicznościach, L. Janikowski wraz z Klemensem Tomczkiem, dwaj młodzi zapaleńcy, zgłaszając swój współudział w wyprawie u boku Rogozińskiego, narazić się musieli na pośmiewisko. Właśnie zato, że stanęli we trzech związani ideą wspólną. Wtedy to z nimi razem, jak pod średniowiecznym pręgierzem, przechodziła swój chrzest ogniowy polska sprawa kolonjalna.

— Cóż Polakom do murzynów?—natrząsali się narodowi autochtoni warszawscy, dla których każde wnikliwe wydłużenie nosa za granicę krajowego „koroniarskiego podwórka" ściągało na głowę śmiałków hańbę odszczepieństwa od czci i wiary całego narodu, jęczącego naówczas na komendę i hurtem w niewoli. Takie były czasy. Warto przypomnieć, że sam Conrad-Korzeniowski za swój wyjazd z Polski i pływanie po prawdziwych morzach, a nie w balji po jakiejś krajowej sadzawce, naraził się na okrutne wymyślanie od... Elizy Orzeszkowej.

Nie wspomina wprawdzie Janikowski w swej książce o wszystkich szczegółach, tyczących mnóstwa przeszkód, jakie miała przed sobą wtedy do przewalczenia kameruńska wyprawa. Znajdziemy jednak w jednym z ostatnich n-rów „Szkwału" wywiad, spisany z Janikowskim, który rzuca dyskretne światło na owe spiętrzone barykady trudności. Zato dopiero mrówcza praca szperacza bibljograficznego tej miary, co Stanisław Zieliński, przynosi zacny komentarz, wyczerpujący te zadawnione zaległości społecznej pamięci, w monograficznej broszurze p. t. „Wyprawa Stefana Rogozińskiego do Afryki" (W wa, 1933, Nakł. Instyt. Wyd. Ligi Morskiej i Kolonjalnej). Cały polski światek przypomina tam Zieliński—podzielił się na dwa obozy, na „wyprawnych" i „niewyprawnych". Przeciwko wyprawie basował poczytny organ „Poseł Prawdy", który w jednym z artykułów zagrzmiał: „Gdyby dziś społeczeństwo zsypało mi do kieszeni sto miljonów rubli składek dobroczynnych... najprzód ufundowałbym i hojnie opatrzył w Jabłonnie lub Otwocku wielki instytut dla nauczycieli elementarnych. A gdyby mi z tych przedsięwzięć pozostało 50 kopiejek, i tę resztę wolałbym dać na nędzę wyjątkową, lub poprawę drogi z Bochotnicy do Celejowa, niż na polską wyprawę do Afryki... Bo musimy wprzódy pomyśleć o — butach".

Na szczęście miała ekipa Rogozińskiego za sobą „wyprawnych" potentatów i mecenasów kolonjalnej orjentacji, i to w osobach, talentach i piórach Sienkiewicza oraz Prusa. — „Musimy wprzódy pomyśleć o butach?"—zapytuje wtedy Prus, jedyny polski pisarz o walorach prawdziwego humoru, zamieszczając w „Kurjerze Warszawskim" swoją gorącą replikę:— „Ale my tego rodzaju poglądów podsycać nie możemy. Niechże choć z tytułu wyprawy do Afryki, ludzie zrozumieją u nas, że warszawiaka muszą obchodzić nietylko jego buty i bruki na Nowym Świecie..."

Sekunduje Prusowi Sienkiewicz: — „Co do pieniędzy, jest trochę krucho"—stwierdza z uśmiechem:— „Ale, alboż. nie płacimy po 15 rubli za bilet do krzeseł na powiewną Sarę? (Przypisek: Sara Bernhard była wtedy na gościnnych występach w Warszawie).

Ostatecznie znalazły się składkowe fundusze i wyprawa Rogozińskiego ruszyła z miejsca. Na zakupionym żaglowcu „Łucja-Małgorzata", pod banderą warszawskiej syreny

Jakże niezwykle mielą się teraz w naszej hurtownej pamięci te długie i szerokie dzieje polskiej sprawy kolonjalnej, gdy porównamy pobok nich owe dawne czasy kiełkujących myśli i zjawisk społecznych z obecną racją stanu wolnej, państwowo twórczej Polski, z widokami z otwartego okna gdyńskiego, z tem wreszcie pierwszem w historji naszej zdarzeniem, kiedy to, nie tak dawno, z trybuny sejmowej padły słowa Ministra Spraw Zagranicznych, stwierdzające realne prawa polskiej idei kolonjalnej na tle polskich czynów i zasług w świecie zamorskim. Pamiętnik Janikowskiego z wyprawy kameruńskiej nie jest tu niczem więcej, jak jednym z wielu przyczynków do tej właśnie jednoznacznej sprawy, wczoraj ofiarnej, a dziś tak aktualnej.

To prawda, wyprawa Rogozińskiego figuruje jako zdobycz naukowa. Paryskie Tow. Naukowe przyjęło ją do bogactw wiedzy wszechświata wraz z odkryciem nieznanych lądów i wód jeziora Ubu, rzek Mungo i Rio-del-Rey oraz gór Kameruńskich. Tak samo chlubi się tą wyprawą nasza Akademja Umiejętności, posiadając zebrany z niej spory materjał publikacyj. Ale i z innych względów, obecny pamiętnik Janikowskiego zasługuje w naszej literaturze na wyjątkowe miejsce. Należy mu je uczynić z uwagi na rzadkie w dzisiejszych czasach piękno prostoty, w której autor zawarł dowody głębokiego znawstwa psychologji. Napisał nam o ludziach czarnych wprawdzie, ale w każdym razie o naszych bliźnich, a nieznanych. Z tem samem uczuciowem nastawieniem, co wobec nieokrzesanych dzikusów, umiał przyjąć również i podać nam w swej książce cały bujny krajobraz afrykański, przez siebie wchłonięty razem z cierpieniami nostalgji, razem z trudem wielu wędrówek, z dziejami ciężkich przeżyć i doświadczeń.

Ileż w książce Janikowskiego znajdziemy powodów do wzruszenia, gdy przeczytamy np. o śmierci Tomczka, który na rękach autora zmarł w Mondoleh na malarję, jak żołnierz nauki na posterunku. Zabił go wrogi klimat Afryki, pożegnała go polska modlitwa, a przy jego zwłokach pełnił straż jedynie—„wierny

———

*) Leopold Janikowski: „W dżunglach Afryki" W-wa, 1936, wyd. Ligi Morskiej i Kol. Skład Główny: Instytut Wydawn. „Bibljoteka Polska" S. A. w Warszawie. Str. 207; z oryg. zdjęciami fot.

pies „Dolar" ...odpędzając szczury". Podobny kontrast w wspólnym akordzie wzruszenia towarzyszy również tej opisowej chwili, gdy w dwusetną rocznicę zwycięstwa pod Wiedniem, Janikowski zaprosił do stacji w Mondoleh murzyńskich kacyków, aby bodaj z nimi w jej chwili osobliwej podzielić się wybuchem swej tęsknoty za krajem rodzinnym. Inny znów rozdział, niemniej chwytający za serce, poświęca Janikowski dziejom swej szlachetnej przyjaźni, jaka go połączyła z wybrańcem ludzi czarnych, murzynem Sullą, a potem rozdzieliła na zawsze przez ofiarę jego tragicznej śmierci.

Ale nietyle ów ton romantyczny, ile wręcz nawet pogodny, zawsze prosty, a bardzo wnikliwy dar obserwacji i plastyki stanowi o uroku książki Janikowskiego. Tak, jak umiał nasz „wyprawny" afrykańczyk pieczołowicie zbierać okazy folkloru miejscowego dla Muzeum Etnograficznego w Warszawie, z tą samą troską o każdy szczegół, w całości oddaje nam do dyspozycji swoją wiedzę, dzieląc się z nami wszystkiemi swemi wrażeniami, terenem przeżyć, tematem malowniczej, niezwykłej obrazowości. Jesteśmy więc np. na upiornie komicznem przyjęciu u starego zapijaczonego króla Amatifu; patrzymy gdzie indziej na oszałamiające do nieprzytomności tańce i „palawry"; dowiadujemy się o najprzeróżniejszych macherkach czarowników murzyńskich, którzy jednakowo są djabła warci w krajach Bubisów, Bakundu, czy też Bakwireh; wiemy już teraz na czem polega wyższość zwykłego bębna tam-tam nad telegrafem bez drutu lub radjofonją; widzimy na czem zasadza się murzyńska konfekcja i smakowita gastronomja; jak wygląda „zdobnictwo" mieszkań; lub—do czego służą murzynom zęby (któżby pomyślał, że do wyciągania gwoździ z desek!) i t. d. i t. d.

W takiej to afrykańskiej dżungli, wśród mnóstwa opisanych nam szczegółów, ważne swoje miejsce znalazła w książce Janikowskiego sławna w tych czasach afera kameruńska, rozegrana właśnie między Anglją a Niemcami, o opanowanie gór Kameruńskich. Nielada rolę odegrała w niej wyprawa Rogozińskiego, skoro sam Bismarck w parlamencie rzucił na nią gromy z pod swoich siwych brwi ,mówiąc—„Niesteţy, góry Kameruńskie nie są jeszcze nasze, a to przez przeklętych Polaków, którzy oddali te tereny Anglji". Istotnie, po śmierci Tomczka — Rogoziński i Janikowski, faktyczni odkrywcy Kamerunu, moralni zdobywcy tych lądów, marzyciele o kolonizacji polskiej w tych egzotycznych stronach, musieli wreszcie w rezultacie swej wyprawy, wybierać między młotem a kowadłem, i zdecydowali się ostatecznie oddać swoje miejscowe wpływy, a nawet zakupioną ziemię—Anglikom. Przyczynił się do tego i Janikowski kaptując, jako angielski emisarjusz poszczególnych kacyków murzyńskich i uganiając się wśród nich po konferencyjnych „palawrach". Podczas jednej z takich wycieczek o mało nie stracił życia od kuli z niemieckiej korwety, przyczem przeżył parogodzinną niewolę na tym okręcie.

Pierwsza część pamiętników Janikowskiego kończy się wkrótce potem powrotem do kraju i miłemi jego wspomnieniami z gościny u Sienkiewicza w Warszawie. (W tym czasie Sienkiewicz pisał właśnie „Pana Wołodyjowskiego").

Druga część książki - to samotna już wyprawa do francuskiego Gabonu, gdzie podróżnik nasz, najwidoczniej urzeczony Afryką... osiadł wśród ludożerczego plemienia Mpangue. Wypełniają tę część pamiętnika niemniej ciekawe przeżycia podczas trzyletniego pobytu (1887—89 r.) jak i przygody, spostrzeżenia i opisy, poczynione z badań nad miejscową obyczajowością, wierzeniami murzynów, ich życiem i t. d. W tym samym czasie Rogoziński, ożeniony z powieściopisarką Hajotą, osiadł na plantacji, zakupionej na wyspie Fernando Poo. Było im dane spotkać się jeszcze za życia dwa razy. Były to jakby końcowe momenty wielkiego tragicznego epilogu—patrzeć bowiem musieli, jak owoc ich trudów kolonizacyjnych marniał i ginął w zapomnieniu. Kamerun przeszedł w obce ręce.

Ale dziś czasy się zmieniły. Książka Janikowskiego, obok swych wartości literackich i historycznych, będących świadectwem ewolucji pojęć społecznych, stanowi dobrą, źródłową dziedzinę doświadczeń. Przychodzi na myśl sentencja, że przecież nato są doświadczenia, aby dalsze czyny meljoryzować.

Janusz Słępowski

O SMĘTKOWEM GOSPODARSTWIE

Nowa książka Melchjora Wańkowicza „Na tropach Smętka" (w druku, niebawem ukaże się na rynku księgarskim) odsłania nam właściwe oblicze kraju trzech tysięcy jezior—Prus Wschodnich.

Poszczególne stronice książki — to przebogaty, skrzętnie zebrany materjał źródłowy, analizujący dzieje historyczne tej krainy, jej stosunku do Polski i dzieje naszych błędów.

Przeszłość historyczna Prus Wschodnich, występuje tutaj jako zjawisko przyczynowe obecnej rzeczywistości.

Treścią bowiem książki — „Na tropach Smętka" — są bezpośrednie wrażenia, odniesione przez autora podczas podróży kajakowej po Prusach Wschodnich.

W „godkach" z Mazurami na przyźbach, stara się zgłębić tajemnice smutku tych ludzi, — co snuje się wokół jego doli co przebija bezpośrednio w ich opowiadaniach.

Zagadnienie Prus Wschodnich, niedoceniane i nigdy należycie nierozumiane, teraz w okresie naszego powrotu nad Bałtyk zaczyna dziwnie niepokoić, jednocześnie interesować.

Wańkowicz przynosząc w swej książce przebogaty materjał o Prusach Wschodnich, oparty nietylko o bezpośrednie wrażenia, lecz o długie studja historyczne dał nam wierny obraz rzeczywistości mazurskiej.

Tytuł książki „Na tropach Smętka" — nawiązuje do postaci Smętka Stefana Żeromskiego z „Wiatru od morza". Smętek jest uosobieniem wszelkiego zła,—jakie kiedykolwiek wydarzyło się wśród nadmorskiego ludu.

W „Wietrze od morza" tak St. Żeromski charakteryzuje Smętka: „Nie było bluźnierstwa, świętokradztwa, głupstwa, którego za nim nie powtarzali z zaciekłem uniesieniem twierdząc, że to jest właśnie odrodzenie, nowina, wyzwalająca ze starej zgnilizny".

Smętek Żeromskiego wyjeżdża na pokładzie statku do Anglji — podczas gdy u Wańkowicza — żyje. I właśnie książka „Na tropach Smętka"— to właściwie reportaż ze Smętkowego gospodarstwa w Prusach Wschodnich.

Straszliwie przedstawia się to „Smętkowe gospodarstwo".—Autor idąc śladami Smętka, kreśli z uporem straszliwe skutki jego przewrotnej gospodarki. Wańkowicz w swej książce nie prześlizguje nad żywotnemi tutaj problemami, lecz sięga do ich głębi—poszczególne zjawiska bada z drobiazgowością.

Książka ta stanowi pozatem przebogate studjum psychologiczne—ciekawe dla objektywnego psychologa, bolesne dla każdego Polaka. Autor sięga bowiem, aż do głębi psychiki mazurskiej.

Psychika Mazurów jest tutaj przedziwnie skomplikowana.

Wspólny język polski, ma dla Mazurów „jakiś aromat zakazanego owocu" — a jednak „delektują się jak czemś, co trzeba od siebie oddalić". Nie w tem jednak „oddalaniu" od siebie polskiego—„słodkiego

dla tych ludzi"—języka tkwi zasadnicza cecha tych absurdalnych, nielogicznych elementów składowych duszy mazurskiej — lecz w stosunku tych ludzi do Polski i do współcześnie aktualnych zagadnień politycznych.

Oto wbrew wszelkiej logice, że język stanowi najsilniejszą więź wspólnoty narodowej — ci sami Mazurzy, którzy lgną do dźwięku polskiej mowy — za Polaków się nie uważają i podczas plebiscytu w 1920 r. głosowali za Niemcami. Wcale się z tem nie kryją—uważają to za rzecz całkowicie naturalną.

Nie zmienia nawet tego sądu inny, bardziej optymistyczny fragment książki, gdzie autor podaje swoją rozmowę na temat aktualnych zagadnień politycznych, z gospodarzem mazurskim — Pupilarskim. Trudno jest jej nie zacytować! —

„W głowie coś waży. I trzęsąc starczą głową zapytuje mnie z powagą:

— Nie oddata Koridoru?

— Nie oddamy.

— Nie oddata?

— Jakbyście wiedzieli, że nie oddamy. — Waży w sobie coś stary i waży i decyduje się:

— Jak nie oddata, to już chyba bierzta te Ostprojsy, bo to tak zewsząd obtoczone, co nijak nie może... A wamo to rychtyk pasuje".

Ta optymistyczna dla nas konkluzja w rozumowaniu gospodarza Pupilarskiego—nie występuje u niego, jako wynik sentymentu dla spraw polskich, lecz jako logiczne chłopskie „obrachowanie" — dlatego, że to akurat „pasuje".

Ta dysharmonja, jaka zarysowuje się w duszach ludu mazurskiego — posiada swój zewnętrzny wyraz. Znikł bowiem szczery, beztroski uśmiech — na twarzy tych ludzi, na jego miejsce w siwych oczach mazurskich tkwi jakaś tępa beznadziejność.

Wańkowicz, szukając przyczyn tego zbiorowego dramatu psychicznego, znajduje je w płaszczyźnie długich okresów historji, w niewytłumaczonych błędach polityki przeszłości. Swój sąd o stosunku Polki do Prus Wschodnich, wypowiada autor słowami, jednego z działaczy mazurskich — „Cecha". „Cech" wyraża swój sąd mniej więcej w ten sposób: „Matulecka" — naród polski—na tragiczne wołanie ludu mazurskiego — stoi i załamuje ręce do Boga nie myśląc o... kiju.

Potwierdzenie tej niewyraźnej polityki w stosunku do Prus Wschodnich— nietylko w wiekach ubiegłych, lecz i w pierwszych latach niepodległości — wykazuje nam autor wynikiem plebiscytu w roku 1920. Ta najstraszliwsza klęska, jaką polskość tutaj poniosła, wyrażająca się kolosalnie mniejszą ilością głosujących za Polską, niż podczas uprzednich wyborów do sejmu pruskiego stoi w ścisłem związku przyczynowem z polską polityką do tych ziem.

Klęska, jaką wtedy poniosła polskość na Mazurach nie obudziła naszej czujności. Te szczątki polskości w Prusach Wschodnich wystawiono na dalsze działanie germanizacyjne.

O metodach, które tłumią wszelki najmniejszy, lecz naturalny odruch zachowania polskości, mówi prawie we wszystkich rozdziałach książki szereg faktów, stwierdzających stosowanie jaknajbardziej bezwzględnych represyj gospodarczych i innych. „Chcesz być Polakiem—umieraj—bo nie wolno ci oddychać niemieckiem powietrzem".

O ile poszczególne fragmenty książki cechuje jakiś bezkresny smutek i głęboka zaduma — to opis zabójstwa Linki i innych działaczy plebiscytowych, jak wreszcie historja „Zielonego chłopaka" — Jerzego Lenca, osiąga najwyższy szczyt dramatycznego napięcia.

Z prostych słów, będących raczej sumiennem kronikarskiem badaniem, wyrasta postać Linki, wywleczonego z zebrania w Szczytnie pod mur—na rzeź.

W słowach:—„Kiedy go podniesiono na ulicy, kości miał powyrywane ze stawów i cały w zakrzepłej krwi.." — brzmi wyzwanie, rzucone humanitaryzmowi całego świata.

Gdy wreszcie w wyobraźni naszej zarysowuje się skreślony przez Wańkowicza obraz śmierci Jabłonki z Biskupca—, na którego drgającem jeszcze ciele dwóch wyrostków tańczyło jakąś piekielną sarabandę — to w świadomości czytelnika, kojarzy się raczej obraz okrutnego średniowiecza, niż czasów prawie współczesnych. Słowa jak kultura: cywilizacja — sprawiedliwość w normowaniu stosunków między państwami — wydają się nam, wyświechtanym frazesem, etykietką dla naiwnych idealistów.

W szeregu bohaterskich postaci, które oddały swe życie dla sprawy polskiej na Mazurach — żywo odcina się, skreślona przez Wańkowicza—sylwetka nauczyciela Jerzego Lenca, który jeszcze w Szklarce Śląskiej, dziewięć lat przed przybyciem na Mazury—rozpoczął swą uciążliwą pracę nauczycielską.

Przywitany wyzwiskami—nie zraził się.—„Głupi zielony chłopak" — wołano za nim — gdy szedł przez wieś. Był młody i pełen entuzjazmu dla sprawy — i zwyciężył. W niedługim bowiem czasie — pozyskał wszystkie serca. Placówka ta była dla niemczyzny—stracona na zawsze.

To też gdy Lenca, na Mazurach przywitano kamieniami, nie uląkł się. Szare jego oczy uśmiechały się z ufnością i wiarą.-

Do nowootwartej przez Lenca szkoły polskiej — zgłoszono 16 dzieci. Żadne z nich jednak nie przyszło następnego dnia — bowiem Niemcy zastosowali do rodziców represje. Zostaje mu tylko córka gospodarza Macieja, typ niedorozwiniętej dziewczyny. Lenc nie rezygnuje. Czas dzieli między godziny samotności i beznadziejnego nauczania kretynki. Nie chodzi mu już o wyniki pracy, lecz o symbol, o to, że jest szkoła polska, o której istnieniu poczęła iść wieść do chat mazurskich, budząc jednocześnie niepokój wśród Niemców. Lenc ginie w tajemniczych okolicznościach.

Melchior Wańkowicz w swej książce „Na tropach Smętka"—zagadnienie Prus Wschodnich ujął w sposób niezwykle głęboki.

Cechą książki, która nadaje jej wartość, cennego dokumentu w dziejach piśmiennictwa polskiego — jest bezpośredniość wydarzeń i faktów. To nie jest fantazja literacka, lecz wiernie zebrane fragmenty z dziejów i życia Mazurow, — okrutne często i bolesne w swej prawdzie.

Osnową książki, nicią wiążącą ją w całość są wrażenia z podróży kajakowej.

W tych fragmentach ukazuje się nam Wańkowicz, jako stary znajomy ze „Szczenięcych lat". Humor, jaki raz po raz wytryska w słowach prostych, często nawet rubasznych, wywołuje uśmiech, — lecz tylko na krótko.

Gasi go bowiem jakieś bolesne skojarzenie myśli, jakaś sylwetka chłopa mazurskiego. Humor w tej książce odgrywa raczej rolę maskowania wewnętrznych wzruszeń autora i czytelnika, rozświetla jasnym promykiem beztroski i swawoli – mrok myśli, snujących się wokół rzeczywistości mazurskiej

Drugim skolei czynnikiem, który rozjaśnia ponurość prawdy mazurskiej i rzuca jasny snop optymizmu — jest obecność nader sympatycznej postaci córki M. Wańkowicza. Z poszczególnych stronic książki—przebija jej wesoły, inteligentny głos, spozierają mądre i dobre oczy dziecka, które pojechało—„nauczyć się spraw tej ziemi"

Książkę tę, jak wszystkie poprzednie cechuje duża prostota i niezwykły kunszt narratorski właściwy tylko Wańkowiczowi.

Na uwagę zasługuje jeszcze strona graficzna książki, wykonana z wielkiem smakiem artystycznym, stanowiącym jakoby plastyczne uzupełnienie treści.

Stanisław Zadrożny

NASTROJE BAŁTYCKIE

NOWELA

Mieli dla siebie to wszystko co było zamknięte linją widnokręgu i co bezdemną kopułą wznosiło się nad nimi: granat morza, krwawe pożogi, które słońce rozniecało nad zachodem, szeroką przestrzeń rozdźwięczoną pogwizdami wichru, i skry zapalające się na bezchmurnem niebie.

Były to dni wspaniałe, niezapomniane, jedyne!

Od lądu szedł zapach lasu świerkowego i łąk skoszonych. Przed pierścieniem szkierów finlandskich morze wytryskiwało gejzerami i zwełniało się w srebrną wstęgę przyboju. Huczało przy szkierach. Granitowe wysepki dudniły ponuro. Wiedziało się, że tam wdali dudnienie to rozlega się jak nieprzerwany, głucho tętniący grzmot Grzmot przelatujący nad całym kontynentem.

Jak lilja wyczarowana sztuką fakira, wyrosła z płaskiej skały smukła, biała latarnia morska, sowiem okiem, w półwidnym dniu, łypnęła dokoła.

„Ostro do wiatru! Wźlizgniemy się za szkiery!"

Wczesnym rankiem weszli w mleczną mgłę, otulającą nadbrzeżne skały. Lodowiec, który przewalił się tu przed wiekami, wycisnął wieczysty ślad na zrębach skalnych w kształcie wąskich rynienek. Posłużyły one gościom w Suomi jako drogowskaz.

Wkrótce stopy przybyszów utonęły w miękkim podkładzie igliwia. Szli teraz naprzełaj lasu świerkowego, tunelem alei. Nagle, tuż przed nimi, wynurzyła się z mgły kolorowa parasolka, za nią ręka i szeroki kapelusz. Równocześnie zaszczekał pies na smyczy, który wyskoczył przed właściciela.

„Do nogi! Do nogi!"— rozległ się dźwięczny i młody głos. Był to głos kobiecy. Ręce, przygarnąwszy psa do kolan, zrobiły gest, jakby chciały rozproszyć gęstą mgłę. Głos zabrzmiał znów z pewnym odcieniem nieustraszoności w barwie:

„Skąd się panowie tu wzięli? Czy spadliście może z księżyca?"

„Tak, proszę pani, albowiem jesteśmy astronomami. Z księżyca obserwowaliśmy panią w czasie jej spacerów. Niestety, nawet najsilniejsze teleskopy nie mogą się przedrzeć przez finlandskie mgły. Zbudowaliśmy więc pocisk i oto jesteśmy w Suomi. Nasz statek międzyplanetarny leży u brzegów... na kotwicy. Nazywa się „Jacht Baltinei".

„Jaka piękna nazwa! — A ja myślałam, że panowie są ze straży celnej, a tu okazuje się, że tacy sobie zwyczajni wojażerzy międzyplanetarni!" —mówiła śmiejąc się nieznajoma kobieta. „Panowie nie są zmęczeni długą podróżą? Nie? Ale spewnością głodni? Także nie? Już po śniadaniu na jachcie? Mimo to zapraszam moich luna... luna-żerów właśnie na śniadanie".

Wyszli na polanę, skąd wiatr spędzał już poranne opary.

Dziewczyna była piękna, jak bogini z sagi skandynawskiej, tą pięknością nieprzemijającą, która nawet w młodym wieku ma coś z wieczności górskiej szarotki, coś z surowego uroku skandynawskiego krajobrazu i z kolorytu zorzy biegunowej.

Po kwadransie stanęli przed willą nadmorską, wciosaną w granit, o wielkich, zajmujących całe ściany, oknach, lśniących kolorami tęczy. Fröken Annamia przedstawiła młodych jachtsmenów z Polski swemu ojcu. Starszy pan uścisnął dłonie gości i zagłębił się znów w fotelu. Otoczył się kłębami niebieskiego dymu, który sączył się z dużego cygara, płynął taśmami w pokoju i napełniał go przyjemnym aromatem. Znajdowali się w palarni i bibljotece. Dokoła ścian błyszczały w szklanych szafach książki w pięknej oprawie. Przez okna wpadały świetliste blaski.

„W młodości byłem również zapalonym jachtsmenem. Niema skrawka Bałtyku, któregobym nie przeciął kiedyś na moim jachcie..."— rzekł starszy pan.

I ojciec Fröken Annamia wdał się w szczegółową rozmowę o budowie „Jachtu Baltinei", jego ożagleniu i zaletach morskich. Wkrótce rozmowa zeszła na temat miast nadbałtyckich. Pan Norstjern mówił z zapałem o starym Gdańsku, mieście anachronizmów, gdzie średniowieczne śpichlerze portu zbożowego sąsiadują z nowoczesnemi dokami, stoczniami i magazynami. O grze dzwonów gdańskich nad ciżbą i rozgwarem miasta. Dźwięki srebrne i mosiężne rozpraszają się pod tem samem niebem, co omywa szwedzką Karlskronei „perłę Bałtyku"—Visby na wyspie Gotland. Mówił o opustoszeniu łotewskiego portu—Liepaja, o rosnącej potędze młodego, drapieżnego miasta Gdyni, któremu patronuje, jak dawniej konkwistadorom—biały krzyż bazyliki na wzgórzu. O słynnych plażach bałtyckich i miastach uniwersyteckich. „Wszystko co należy do zlewisk Bałtyku, opanowane jest duchem tego morza. Bałtyk jest kolebką odrębnej kultury icywilizacji, która wypłynęła z prastarych źródeł: ze świątyń Rugji, północnych sag i wypraw wikingów na mocnych statkach – kogg'ach".

Żeglarze słyszeli już o czemś bardzo podobnem w Polsce.

Nad Wisłą, w starym grodzie z czerwonych cegieł, które wydało na świat Kopernika, podobny do Norstjerna starszy pan snuł przed jednym z nich te same marzenia. Nadawał im konkretny kształt i sens: powołać uniwersytet na Pomorzu co zwiąże nas z Bałtykiem mocniej, niż symboliczne zaślubiny pierścieniem rzuconym w morze. Stanie on w konkursie badań spraw bałtyckich z uniwersytetami w Upsali, Helsinkach, Królewcu, Kielu, Kopenhadze, Rewlu i Dorpacie. Będzie promieniował rodzimą, polską kulturą na kraje nadbałtyckie, nawiąże współpracę korespondencyjną z przedstawicielami myśli skandynawskiej i wschodniego pobrzeża. Będzie uczestniczył w zjazdach. Wpuści przez nasze „okno na świat" trochę surowego wiewu skandynawskiego. Do kraju, leżącego na pograniczu Zachodu i Wschodu, niech wtargnie siła trzecia, która stworzyła na bezużytecznych skałach, we mgle i chłodzie, ład, dobrobyt, atmosferę spokoju i ufnego patrzenia w przyszłość.

Andrzej Trzecieski był fanatycznym wyznawcą tej myśli. Wierzył w to, że w przyszłości państwa, złączone Bałtykiem znajdą wspólną płaszczyznę polityczną, opartą o pokrewieństwo geograficzne. W świetle tej idei, na studjach o państwach bałtyckich, rejsach jachtem, których celem była nie przejażdżka sportowa, lecz poznanie kultury bałtyckiej — kształtował się jego światopogląd.

Fröken Annamia odprowadziła gości do maleńkiej, naturalnej przystani, gdzie zostawili szalupę. Od willi nadmorskiej do Hangö, fińskiej miejscowości kąpielowej, było niedaleko: pare mil morskich gładkiemi lagunami między stałym lądem, a pierścieniem szkierów. Fröken chętnie zgodziła się na tę przejażdżkę.

Dął wspaniały wiatr. Szkiery dudniły w dali, przybój morski wzbijał się wodotryskami w górę, laguny jednak były ledwo—ledwo pomarszczone. Annamia pomagała przy stawianiu żagli

Wiatr położył jacht niemal na burcie. Pęd stał się odrazu tak szybki, że z obu stron leciały odpryski spienionej wody. Przy silniejszych podmuchach wpadały z nawietrznej szare jęzory fali. Andrzej musiał gwałtownie wyrównywać sterem.

Annamia usiadła w wgłębieniu na rufie, poddała się chłoście wiatru. Szalona szybkość nie przerażała jej wcale.

Andrzej widział jej oczy, które zamknęły wszystką radość życia, jaką daje jachting, morze, bezkres przestrzeni, morski wiatr i żywiołowy pęd. Napór wiatru rzeźbił kształty dziewczyny; spod ciemnego beretu wyrwał się kosmyk jasnych włosów.

Hangö ma pozor zacisznej wsi o mnóstwie willi; w istocie jest sezonowem miasteczkiem, którego kilkotysięczna ludność pęcznieje w lecie do liczby kilkunastu. Zjeżdżają się tu na letnie wywczasy Finnowie i Szwedzi ze stolicy kraju: Helsingforsu. Dużo zieleni, przerywanej sterczącemi wieżyczkami willi, pawilonów, societetshuset'ów. Tu i ówdzie przebłyskuje zmiażdżony przez lodowiec szczątek skalny. Morze wdarło się poprzez szczeliny w szkierach i podmalowało piękny obraz krajobrazu srebrną lamą.

W mieście było dość pusto o tej porze.

Annamia prowadziła żeglarzy ulicami i przez parki, w których ktoś wygracował żwir niewidzialną dłonią. (Duchy chyba doprowadziły miasto do tej schludnej, pracowitej czystości). Klomby, trawniki, żywopłoty strzyżone. Obfitość cieni i chłodnawych wietrzyków. Cisza, skrzypienie butów i melodyjny głos Skandynawki, tak wrosłej w tę schludność, ciszę i ukojenie.

Wieczorem towarzysze Andrzeja nocowali na jachcie. Andrzej wymknął się szalupą na brzeg. Poszedł do parku. Księżyc świecił nad drzewami, widmowo rozpiętemi na popielatem niebie. Zdawało się, że z północy idzie pomruk Arktydy, że w aleje parku wciska się poświata północnej zorzy. Andrzej roztopił swoją duszę w nastroju przyrody, pełnym beznamiętnej ciszy.

Wtem drgnął: naprzeciw niego szła Annamia. Zatrzymali się równocześnie, twarzą w twarz, zdumieni spotkaniem. Niebieskie oczy panny zadziwiały wielkością. Płonął w nich ogień, jak w oczach hiszpanki. A jasne włosy osrebrzone były księżycem, jak peruka francuskiej markizy—pudrem.

„Skąd się pan tu wziął? Panie luna..., luna-tyku“? — przedrzeźniała swoje własne słowa przy pierwszem spotkaniu.

„Przyjechałem, żeby się trochę przejść. Coś mnie ciągnęło na brzeg. Nie mógłbym zasnąć na jachcie“.

„I ja musiałam wyjść. Miałam dziwne przeczucia”—powiedziała napół ironicznie, napół poważnie.

Poszli milcząco wgłąb parku. W nocy północnej zaczęło się coś jarzyć, jakieś fluidy tęsknoty przelewały się, wzbierającą w sercu falą.

Nagle Annamia przystanęła:

„Wiedziałam, że pan przyjdzie. Chciałam nawet być na miejscu lądowania, ale spóźniłam się. I tak jednak spotkaliśmy się“.

Powiedziała to niskim głosem i zupełnie naturalnie. Obie jej ręce wyciągnęły się ku niemu przyjaźnie, ujął je w swe dłonie. Przeżycia ich w tej półminucie były czyste i świeże, takie jakie są dostępne tylko dla ludzi młodych.

Szli w blasku nocy, żwirowatą aleją. Nie spostrzegli się nawet, jak park się urwał i przed nimi uścielił się mech, wyrośnięty na podmiejskich, kopulastych wzgórzach. Morze szumiało u ich stóp. Stali tak, spleceni uściskiem. Z popielatego nieba patrzył księżyc. Oczy fröken Annamia były czarną otchłanią bez dna, bez granicy. Zatracił się sens wszystkiego, oprócz tej jednej myśli, że są razem.

„Jakże ty jesteś inny, różny od moich wyobrażeń, jakże niespodziewany. Przypływasz z południa w nasz surowy i zimny kraj i...“

„I ty jesteś cudna dziewczyna. Znalazłem cię, jak boginkę z sagi”.

Ciepło głosów sprawiło, że młodość sama zaszumiała wokół nich; zapachniało wiosną, kiedy w drzewach krążą raźniej soki ziemi, jak raźniej pulsuje czasem krew.

Rano jakiś rybak przywiózł na jacht wiązankę bzu. Załączony list adresowany był do Andrzeja Trzecielskiego. „Nie staraj się mnie zobaczyć. Wyjeżdżam dzisiaj do domu. Wspomnij mnie czasem i nie myśl źle o mnie. Jeśli w przyszłym roku wybierzesz się do Suomi i nie zapomnisz z łatwością mnie znajdziesz. Ale tymczasem dowidzenia. Twoja Annamia”.

Andrzej zanurzył twarz w kiście liljowych kielichów i wdychał zapach kwiatów. Zatrzasnęła się w nim jakaś przegroda w sercu, w której nazawsze pozostanie w zamknięciu poezja wczorajszego wieczoru. Później dopiero Andrzej zrozumiał, że twarde, najeżone codziennemi kłopotami życie obdarza chwilami niezwykłego szczęścia, o takiej intensywności, jakiego on doznał,—tylko w znikomych ułamkach czasu. Należy wyrwać te chwile z kołowrotu codzienności, oddzielić je, zamknąć dla siebie w ukryciu. Inaczej najazd pustyni życia zniweczy je, jak kwitnące oazy. I dlatego nie starał się zobaczyć Annamii.

Wiatr kilku miotami wypchnął „Jacht Baltinei” na otwarte morze, które taranami zaczęło walić, miarowo, z ponurą jednostajnością, w mocną pierś stateczku. Rozpoczęły się rozkołychy z dziobu na rufę, z rufy na dziób. Na trasie rejsu Andrzeja leżało jeszcze kilka miast bałtyckich, do których postanowił zawinąć.

Do końca wakacyj tak jeszcze daleko.

A później w szare, monotonne, jesienne dnie?

Czas będzie marzyć, przeżywać tęsknoty i nastroje, snujące się jak dalekie, niebieskie dymy na horyzoncie. Jachtsmeni — odyseusze morza — widzą zawsze dymy jakiejś Itaki, ciągnące w dal, w szeroki świat, za tamtą stronę linji widnokręgu.

Będzie miał również dużo czasu na zgłębienie myśli o sprawie związania kulturalnego z krajami nadbałtyckiemi. Ta sprawa nasuwa się każdemu umysłowi, i czysto intuicyjnie na widok rozlewiska wód bałtyckich — i z rozmów z ludźmi z płaskiego pobrzeża.

Fryderyk Kulleschitz

NOTUJEMY

Książnica Atlas rozpoczyna druk nowej książki gen. *Marjusza Zaruskiego* p. t. *„Z harcerzami na Zawiszy Czarnym”*. Książka przyniesie wrażenie z przeszłorocznych rejsów jachtem-szkunerem — «Zawisza Czarny» po morzu Bałtyckiem i Północnem.

*

Janusz Stępowski, autor *„Legendy o masztowej sośnie”*, pierwszy laureat literackiej nagrody marynistycznej im. J. Szareckiego kończy powieść morską z życia żeglugi trampów i pilotów portowych.

W związku ze studjami terenowemi rok temu odbywał podróże na statkach towarowych, a ostatnio bawił przez dłuższy okres czasu na Helu i w Gdyni.

*

Fryderyk Kullesctitz po wydaniu «Rejsu dokoła świaa» pracuje nad studjami przygotowawczemi przed wyjazdem do Ameryki.

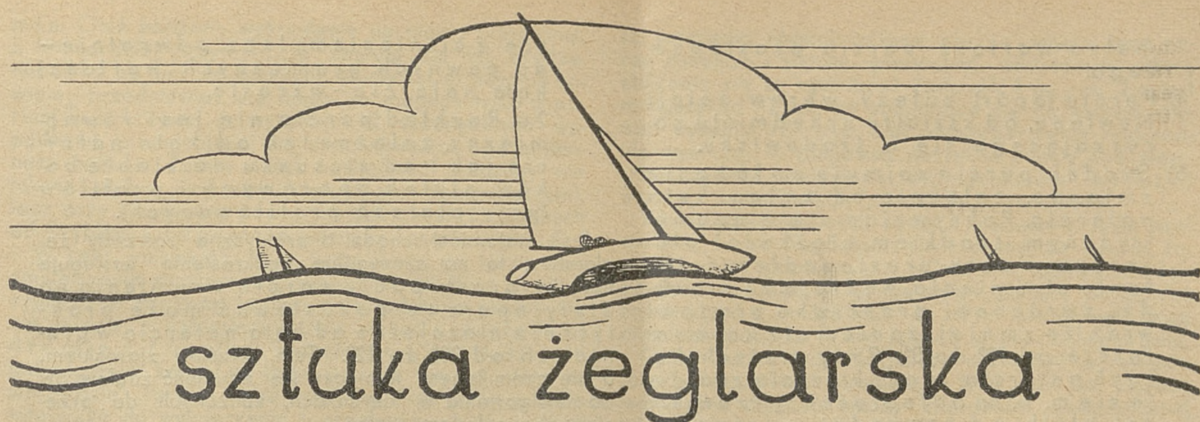
Pobyt swój F. Kulleschitz przewiduje na okres jednego roku. Celem podróży obok pracy reporterskiej—będzie zebranie materjału do pracy o charakterze pewnego rodzaju psychoanalizy młodego pokolenia polskiego, wychowanego w kulturze amerykańskiej.

*

W ostatniej chwili otrzymaliśmy wiadomość, iż nagrodę marynistyczną im. Jerzego Szareckiego — otrzymał Fryderyk Kulleschitz za książkę p. t. «*Rejs dokoła świata*».

*

Komisja budżetowa m. Gdyni przy ustalaniu budżetu na rok 1936/37—powzięła uchwałę w sprawie *dorocznej nagrody miasta Gdyni w wysokości 5.000 zł.* za pracę z zakresu nauki i sztuki, uwzględniającą w szczególności problem morski. Statut nagrody m. Gdyni, po opracowaniu zatwierdzony zostanie przez Radę Miejską.



TAJEMNICA OWIEWU I OPŁYWU

CZĘŚĆ II

V. DOSKONAŁOŚĆ AERODYNAMICZNA.

Aby z powyższych rozważań można było wyciągnąć wnioski, posiadające wartość praktyczną dla żeglarstwa, pożądane jest zastanowić się przedtem jeszcze nad kwestją t. zw. finess, zwanego także doskonałością aerodynamiczną, o czem zresztą była już raz mowa na łamach „Szkwału" *).

Jest rzeczą oczywistą, że przy prostopadłem położeniu płaszczyzn oporowych do strumienia opływającego, kierunek działania siły wypadkowej parcia zgodny jest z kierunkiem strumienia. Inaczej natomiast rzecz się przedstawia, gdy płaszczyzna oporowa zajmuje położenie odchylone od przekroju prostopadłego strumienia (przy ostrym kącie natarcia) (rys. 1). Powstający wówczas rezultat parcia odchyla się o pewien kąt od kierunku strumienia (w stronę przeciwną do jego działania).

Z punktu widzenia potrzeb zarówno lotniczych, jak i żeglarskich (przy jeździe w bejdewind) zależy nam, by to odchylenie się wypadkowej parcia od pionu (w kierunku przeciwnym do działania strumienia) było tem większe, im mniejsze są kąty natarcia.

Aby móc scharakteryzować pod tym względem właściwości poszczególnych rodzajów płaszczyzn oporowych (nośnych), rozkłada się zwykle, systemem wektorowym, siłę wypadkową (P) na dwie siły składowe, z których jedna (Px) jest zgodna z kierunkiem działania strumienia, zaś druga (Py) pozostaje do pierwszej w położeniu prostopadłem. Stosunek tych dwóch sił określa sobą kąt nachylenia wypadkowej do kierunku strumienia $\left(\frac{P_y}{P_x} = \operatorname{tg}\varphi\right)$ **) i nazywa się w lotnictwie finęss, albo doskonałością aerodynamiczną.

Z prostej obserwacji schematu rysunkowego wynika' że siła składowa Px jest (przy bejdewindzie) hamująca, a zatem szkodliwa, zaś siła Py jest właściwą siłą użyteczną (nośną). Zależeć nam zatem winno by siła Py była stosunkowo jak największa, zaś siła Px jak najmniejsza czyli by stosunek $\frac{P_y}{P_x}$ (finess) posiadał wartość liczbową jak największą.

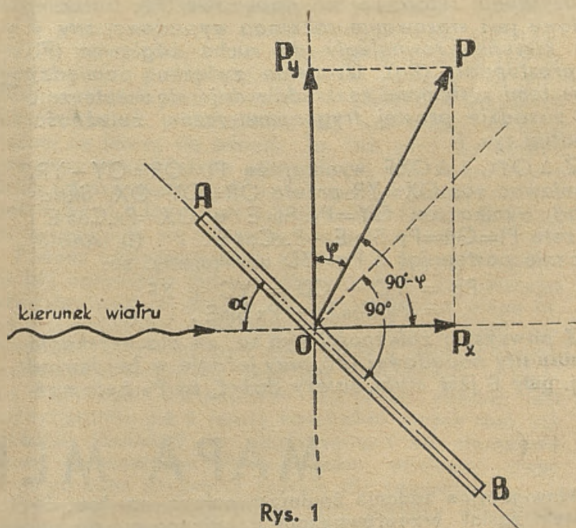
Nie wchodząc w szczegółową analizę czynników, które wpływają na finess stwierdzimy jedynie, że doskonałość aerodynamiczna jest tem korzystniejsza, im większy będzie stosunek boków płaszczyzny t. j. im dłuższemi i węższemi będą te płaszczyzny (dla ruchu w kierunku krawędzi dłuższego boku). Dalsze polepszenia w zakresie finess uzyskuje się przez nadawanie płaszczyznom nośnym specyficznych krzywizn (w żeglarstwie wybrzuszeń żagli, w lotnictwie profilów płatów nośnych) oraz przez redukowanie do minimum oporów szkodliwych urządzeń, utrzymujących płaszczyznę nośną (przy żaglach maszty, wanty etc.).

VI. WNIOSKI PRAKTYCZNE DLA ŻEGLARSTWA.

Jak z powyższego ogólnikowego przeglądu zjawisk, zachodzących przy opływie, względnie owiewie, wynika, zarówno wielkość parcia (na żagiel, kil, ster) jak i stosunek składowych sił (nośnej i oporowej — finess) poza tem to, że zależą od kąta natarcia, zależą także, w sposób wielce złożony, od stosunku do siebie boków, od rodzaju powierzchni oporowych względnie profilów, od sposobu umocowania i t. p.

Uogólniając wnioski, jakie z powyższych rozważań dla żeglarstwa wynikać mają, podajemy następujące zestawienie:

1) Parcie na płytki prostopadłe do strumieni jest:
   a) mniejsze niż wynika ze wzoru Newtona,
   b) zależne od kształtu płytki (stosunku boków).



Rys. 1

2) Parcie zmienia się proporcjonalnie do sinusa kąta natarcia w pierwszej potędze, lecz tylko w obrębie małych kątów, natomiast w obrębie kątów dużych (zbliżonych do 90°) przestaje praktycznie zależeć od dalszych zmian kąta natarcia.
3) Wartość kąta granicznego, od którego zależność parcia od kąta natarcia ustaje, zależy od stosunku do siebie boków płaszczyzny oporowej. (Im węższa jest płytka, tem przy mniejszym kącie ustala się maxi-

malna wartość parcia prostopadłego.

4) Parcie (opór) zależy, wbrew opinji Newtona, od kształtu przedmiotu poruszającego się w środowisku.

5) Środek parcia zajmuje położenie zmienne, zależnie od zmian kąta natarcia. Pokrywając się z geometrycznym środkiem ciężkości płaszczyzny przy prostopadłem działaniu strumienia, wędruje ku krawędzi, zwróconej przeciwko prądowi wraz ze zmniejszaniem się kąta natarcia od 90° do 0°. Przy małych kątach natarcia środek parcia znajduje się m. w. na odległości $^1/_3$ szerokości płytki od krawędzi, zwróconej przeciwko prądowi.

6) Zarówno wniosek 3 jak i 5 uzasadnienie swoje znajduje w tem, że:

1-o. Obok ciśnienia, powstającego na stronie, zwróconej ku prądowi, powstaje także rozrzedzenie (ssanie) na stronie odwrotnej, które nietylko że nie maleje ze zmniejszaniem się kątów natarcia (jak to ma miejsce z ciśnieniem), lecz odwrotnie — do pewnych granicznych wartości kąta natarcia — wzrasta.

2-o. Rozkład parcia nie jest równomierny, zależąc tak od kąta natarcia, jak i od stosunku do siebie boków płytek oporowych i profilów (przy płatach profilowanych).

Jeśli natomiast chodzi o praktyczne potrzeby żeglarstwa, to na szczególne podkreślenie zasługuje fakt, że prostopadłe parcie strumienia na płyty oporowe pozostawać może praktycznie niezależne od kąta natarcia w granicach od 90° do 12°. Tem właśnie zjawiskiem, a nie czem innem tłumaczy się zdolność żaglowców do nawigowania w kierunkach, zbliżonych do przeciwnych względem wiatru.

Zauważyć tu także należy, że dla żeglarstwa zjawiska ujawnione nowoczesnemi badaniami aerodynamicznemi, a dotyczące opływu, głównie pod małemi kątami natarcia — posiadają znaczenie istotne nietylko z punktu widzenia właściwej oceny i wyzyskania pracy żagli, lecz także i dla pojmowania działania nie mniej ważnych organów statków żaglowych, jakiemi są kil i ster.

Olgierd Jabłoński

---

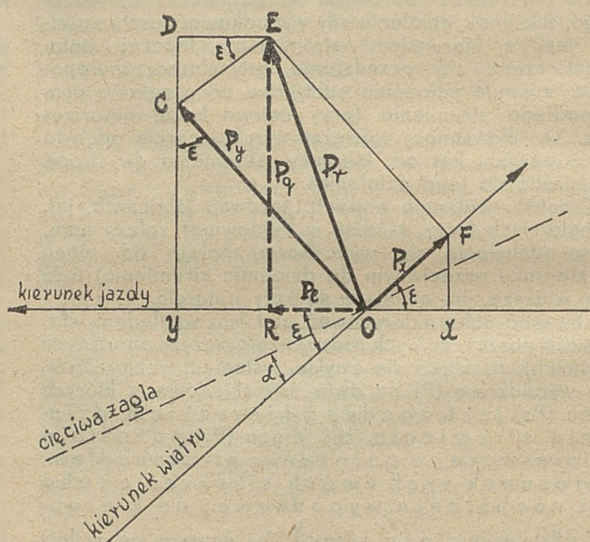
*) *Patrz artykuł: „Dlaczego ślizg lodowy biegnie prędzej od wiatru?" A. Woroncowa i S. Kownackiego, „Szkwał" R. III. Nr. I.*

**) *Stosowany przy badaniach profilów rozkład siły wypadkowej na składowe w kierunkach działania strumieni (Px) i prostopadły doń (Py) jest specjalnie dogodny dla celów lotniczych, gdzie kierunek działania strumienia leży dokładnie w linji ruchu płatowca oraz gdzie chodzi tylko o uzyskanie siły nośnej, a nie napędowej, jak to się dzieje w żeglarstwie. Natomiast dla żeglarstwa, przy którem kierunek działania strumienia (wiatru) nie pokrywa się z kierunkiem ruchu statku oraz gdzie chodzi o uzyskanie składowej siły napędowej (Pl), bardziej celowe jest stosowanie rozkładu wypadowej siły P na kierunki: równoległy do ruchu żaglowca (Pl) i prostopadły (Pq). Ustalenie związku pomiędzy obu temi systemami rozkładów daje się uskutecznić na zasadzie prostej trygonometrycznej zależności podług rys. II.*

Z Δ OYC *i* Δ OXF *wynika, że* Pl=OR=OY−YR, *ponieważ zaś* OX=YR *przeto* OR=OY−OX. *Skądinąd wynika że:* OY=Py. Sin E *a* OX=Px.Cos E *i przeto* Pl=OR=Py Sin E −P.xCos E . . . (I). *Analogicznie postępując z* Pq=YD *uzyskujemy, że:*

$$Pq = YC + CD = YC + XF$$
$$= Py \cos E + Px \sin E \; . \; . \; . \; (II)$$

Z powyższej zależności wyn ka, że dla uzyskania dużej siły napędowej (Pl), *przy jeździe w bejdewind t. j. gdy E jest małe, należy dążyć, by* Py *było możliwie największe, natomiast* Px *możliwie najmniejsze. Natomiast przy żegludze pełnemi wiatrami t. j. gdy* E > 90°, *względnie gdy* E = 90° + Y *i gdy*



Cos E = −Sin Y *wyraz drugi równania (I) t. j.* −Px Cos E = + Px·Cos Y *i zatem będzie narówni z wyrazem pierwszym powiększał siłę napędową* Pl.

MAPA MERKATORA

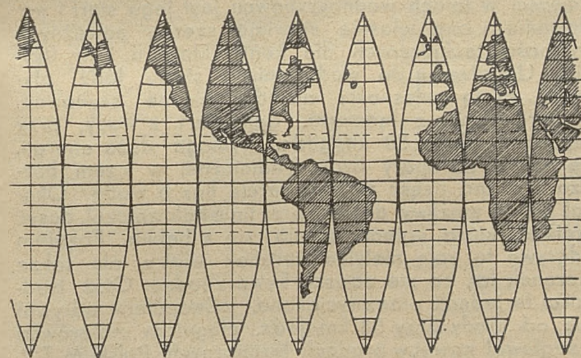
Nawigacyjne zadanie żeglarza polega na tem, by statek został przeprowadzony z jednego punktu kuli ziemskiej do drugiego, po drodze stosunkowo najkrótszej i dostatecznie bezpiecznej.

Zarówno obiór najwłaściwszej drogi jak i określanie kolejnych pozycyj statku, stosowane w celu kontroli przebiegu podróży z uczynionym uprzednio założeniem — uskutecznia się przy pomocy map, t. j. rysunkowych przedstawień poszczególnych części powierzchni ziemskiej.

Ponieważ w podróżach morskich jesteśmy przeważnie pozbawieni możności konfrontacji swego położenia z przedmiotami terenowemi i polegać musimy niemal wyłącznie na wskazaniach igły magnesowej, — przeto kwestje, związane z wyznaczaniem z map kierunków geograficznych dla obieranych dróg, posiadają znaczenie o wiele bardziej zasadnicze, niż to ma miejsce dla podróży, odbywanej po lądzie. Stąd też podróżnicze mapy morskie winne być konstruowane przedewszystkiem pod kątem widzenia wierności w oddawaniu rzeczywistych kierunków geograficznych oraz winne wykazywać dostosowanie do czynności, związanych z odbiorem, wyznaczaniem i przestrzeganiem w jeździe kierunków geograficznych. Aby mapa mogła czynić zadość tym wszystkim warunkom, nieodzowne jest zrezygnowanie z jednego postulatu żeglarskiego, mianowicie ułatwień dla wykreślania drogi bezwzględnie najkrótszej. Wiemy, iż najkrótsza droga pomiędzy dwoma punktami, położonemi na powierzchni ziemi (kuli), przebiega po krzywej sferycznej, a mianowicie po łuku koła dużego, przechodzącego przez te oba punkty, czyli po t. zw. ortodro-

mie. Otóż zarówno wykreślenie na mapie ortodromy, a tembardziej utrzymywanie żeglugi po tej drodze, napotyka na bardzo poważne trudności, ortodroma bowiem przedstawiać się może na mapach tylko w postaci linji krzywej (z wyjątkiem 2 szczególnych wypadków), przecinającej się z południkami pod zmiennemi kątami. Zatem statek nawigować musiałby nie jakimś stałym kursem (kierunkiem geograficznym), lecz przy stosowaniu pewnych stopniowych i zależnych od szybkości odchyleń od kierunku wyjściowego.

W celu uniknięcia tych komplikacyj, a temsamem zmniejszenia możliwości popełniania błędów nawigacyjnych,—w praktyce żeglugi po ortodromie prawie się nie stosuje, a natomiast żegluje się po t. zw. l o k s o d r o m i e, t. j. po linji, przecinającej południki pod jednakowemi kątami (o jednostajnym kursie). Jest to wprawdzie droga nieco dłuższa, lecz zato o wiele łatwiejsza do wyznaczenia i przebycia, gdyż żegluje się stałemi kursami, a strata na drodze jest stosunkowo niewielka i tem mniejsza, z im mniejszemi odległościami ma się do czynienia. Aby loksodroma, która na zwyczajnych mapach także przedstawiałaby się w postaci linji krzywej, mogła być wyznaczona przez żeglarzy w sposób najprostszy, t. j. przez przełożenie linji prostej pomiędzy punktem wyjścia i celu,—zostały skonstruowane mapy specjalne t. zw. Merkatora.*) Mapa tego systemu różni się od innych tem, że wszystkie południki na niej są do siebie równoległe. (Jak wiemy, na mapie zwykłej południki schodzą się ku sobie coraz więcej w miarę zbliżania się do biegunów, które są punktami ich zbiegu). Nieprawdopodobny ten, napozór, kierunek południków otrzymujemy w następujący sposób: wyobraźmy sobie, że bierzemy globus i nacinamy papier, którym globus ten jest pokryty, w miejscach linij, wyobrażających południki. Odrywając następnie papier, otrzymamy wycinki w formie podobnej do skórek obranej pomarańczy, które układamy jeden obok drugiego tak, aby stykały się ze sobą po linji równika (rys. 1). Widzimy, że w tem położeniu wycinków, obrana przez nas na glo-

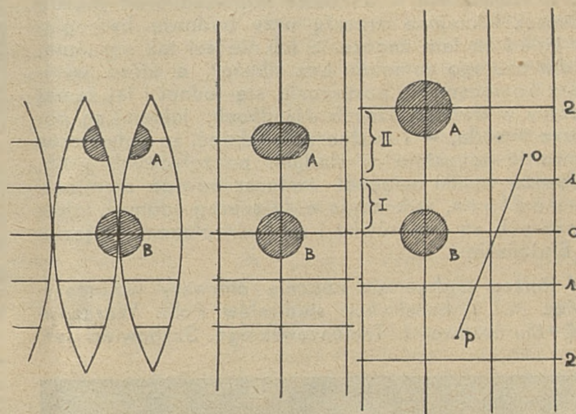


Rys. 1

busie wysepka (np. «B» na rys. 2-a) zostaje przepołowiona. Przypuśćmy teraz, że wspomniane wycinki zrobiliśmy nie z papieru, a z jakiegoś innego materjału, dającego się łatwo rozciągnąć, np. gumy. Przyciągnąwszy do siebie wycinki, na których wyobrażona jest nasza «rozerwana» wysepka, otrzymamy kształt jej, jak na rys. 2-b, t. j. rozszerzony. (W danym wypadku z koła powstała elipsa). Aby zachować identyczny stosunek długości i szerokości wysepki, musimy rozciągnąć ją wzdłuż, w każdym punkcie, tak samo, jak robiliśmy poprzednio, rozciągając — w celu dopasowania — wszerz. Otrzymana w ten sposób mapa posiada następujące własności: 1) wszystkie równoleżniki są tej samej długości, co równik, 2) wszystkie południki są do siebie równoległe. (Należy zaznaczyć, że na mapie Merkatora południk, przechodzący przez Greenwich, przyjmowany jest za zerowy), 3) odległości pomiędzy równoleżnikami nie są równe, lecz coraz mniejsze i bliższe pierwotnej wielkości w miarę zbliżania się ku równikowi (odcinek I na rys. 2-c jest mniejszy od II) tak, że znajdująca się na samym równiku wysepka «B» (rys. 2-b) zachowała swoje poprzednie wymiary, 4) ponieważ wszystkie punkty kuli ziemskiej zostały zmienione proporcjonalnie wzdłuż i wszerz,—wszystkie kąty pozostały niezmienione.

Wobec przytoczonych wyżej 4 warunków, jakie musi spełniać mapa Merkatora, stwierdzimy, że prosta, łącząca na tej mapie punkty «O» i «P», odpowiada ściśle drodze, przebytej przez statek, płynący po kulistej powierzchni z punktu «O» do «P»: loksodroma więc przedstawiona jest w ten sposób w postaci linji prostej.

Skala linjowa map Merkatora może być oczywiście różna, lecz skala stosunkowa tych map jest zawsze jednakowa: długość minuty szerokości geograficznej odpowiada jednej mili morskiej i równa się 1853 m.,



Rys. 2

przyczem podziałka stopni szerokości geograficznej znajduje się na linji równoległej do południków, podziałka zaś długości na linji równoleżnikowej. Pamiętając, że na mapie Merkatora równoleżniki nie biegną w jednakowych od siebie odległościach, stwierdzimy, że jedna minuta szerokości geograficznej, równająca się — jak powiedzieliśmy wyżej — jednej mili morskiej, wyrażona jest na mapie w odcinkach większych lub mniejszych, w zależności od szerokości geograficznej do której się odnosi. To też przy pomiarach winniśmy sobie dobrze zapamiętać, aby za podstawę brać zawsze skalę szerokości geograficznej (po linji południków) i to w tym obrębie szerokości, w której m. w. znajduje się mierzony przez nas odcinek.

Podany powyżej sposób konstrukcji mapy Merkatora jest oczywiście jedynie schematem dla łatwiejszego uzmysłowienia jej zasady. W rzeczywistości mapa taka jest obliczona matematycznie i wobec swej dokładności oraz możności dokonywania uproszczonego wykreślania kursu jest przyjęta powszechnie w świecie żeglarskim. Dla żeglarza sportowca zbędne jest zapoznawanie się z teorją konstrukcji innych map, jak rzut kuli ziemskiej na płaszczyznę, t. zw. stereograficzny, gnomoniczny lub rzut walca, ponieważ mapy te mogą mieć znaczenie jedynie dla zawodowca.

Odnajdując pozycję statku przy pomocy kompasu, chronometru, logu i mapy Merkatora, wprowadzając poprawki na dewjację, deklinację i dryf — określamy t. zw. pozycję zliczoną. Pozycja zliczona może być wykonana z dokładnością do 5 proc. przebytej drogi, co dla celów turystycznych zupełnie wystarcza. Dla sprawdzenia pozycji zliczonej dokonywuje się co pewien czas obliczenia pozycji prawdziwej, zapomocą obserwacji ciał niebieskich lub charakterystycznych przedmiotów na brzegu, wymienionych w locji i zaznaczonych na mapie. Żeglarze sportowcy bardzo rzadko posługują się jednak rachunkiem astronomicznym i prowadzą swe statki t. zw. «kursem pilotowym», t. j. obserwacją charakterystycznych przedmiotów na brzegu, posługując się przytem locją, lub też—jak wyżej zaznaczyliśmy—określając pozycję zliczoną. M. Z.

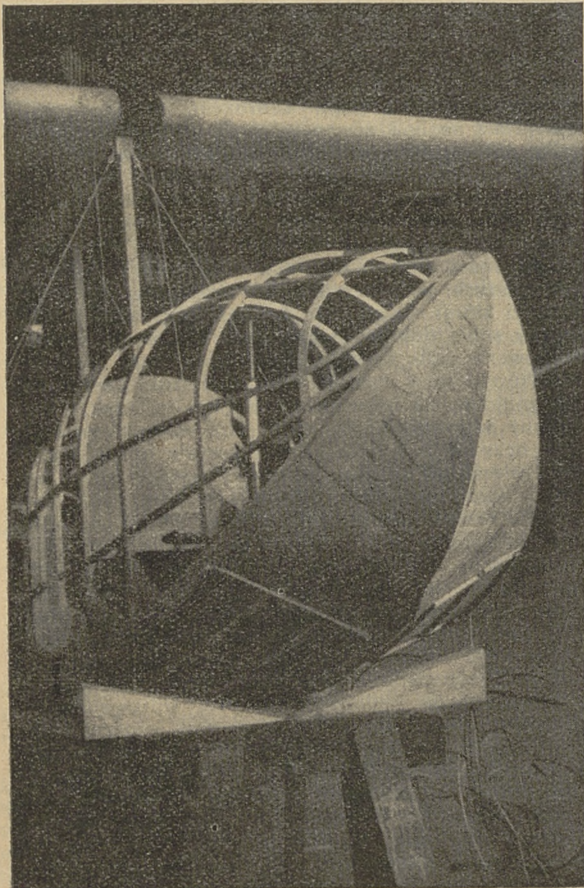
*) Twórca mapy: G. Kremer 1512—1594, zwany Merkatorem, kartograf flamandzki.

PIERWSZE SZYBOWCE WODNE

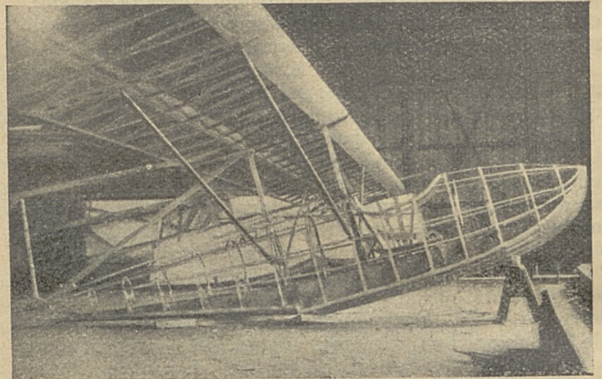
Badania zagadnień żeglarskich coraz bardziej wiążą się z lotnictwem. Rozpatruje się własności aerodynamiczne żagli, celowe ukształtowanie powierzchni i przekrojów, własności hydrodynamiczne łodzi (ślizgowce wodne); ciekawem przejściem w tych dziedzinach są ślizgi lądowe, które z wodą nie mają właściwie nic wspólnego, a dojdą do doskonałości dopiero po dobrem oprofilowaniu kadłuba i po zastosowaniu skrzydła o profilu lotniczym, zamiast żagla. W ostatnich czasach pojawia się zupełnie nowa maszyna, która stworzy nową gałęź sportu wodnego — szybownictwa.

Pierwszy taki szybowiec zbudowano w Portugalji, potem robiono próby we Włoszech, w Rosji Sowieckiej, w Niemczech — wszędzie napotykano na wielkie trudności, istniejące zresztą przy budowie hydroplanów (tylko że tam znaczenie ich nie jest tak ogromne, jak dla czułego samolotu bez silnika), a które wynikają z konieczności poruszania się jednej i tej samej maszyny w dwóch różnych ośrodkach, jakiemi są powietrze i woda, — i można powiedzieć, że dotychczas sprawa ta pozostaje w stadjum początkowych prób. Najlepsze wyniki osiągnął wodnoszybowiec niemiecki «Seeadler», wykonując cały szereg udanych lotów wleczonych za motorówką i za hydroplanem na jeziorze Bodeńskiem.

W Polsce buduje się obecnie pierwszy wodnoszybowiec M.T. 1, konstrukcji studentów Polit. Warszawskiej, — Muraszewa i Tomaszewskiego. Szybowiec ten,



poprzednio zbadany na modelu w pomiarach tunelowych, został wykończony w kwietniu b. r. i w tym sezonie jeszcze rozpocznie swoje loty w Zatoce Puc-



kiej, albo na jakimś większym jeziorze. Inicjatorzy i fundatorzy M.T. 1 (Zarząd Gł. Zw. Strzeleckiego, Min. Komunikacji i L.O P.P.) kierowali się ważnem i ciekawem znaczeniem, jakie mieć będzie wodnoszybowiec głównie dla lotnictwa morskiego, jako materjał doświadczalny. Ale prócz tego, tym nowym sprzętem zainteresuje się niewątpliwie żeglarstwo, jako czemś związanem z wodą. Sport wodnoszybowcowy o ile uda się i rozwinie, będzie mógł być uprawiany nad morzem, albo też na większych jeziorach Wileńszczyzny, czy Szwajcarji Kaszubskiej i — należy wspomnieć — pozwoli na wykorzystanie nowych terenów szybowcowych, takich, gdzie dotąd obecność wody (naprzykład jeziora pomiędzy wzgórzami) umiemożliwiała lądowanie. Najciekawszem zagadnieniem, wnoszącem najwięcej nowości w lotach wodnoszybowca, jest jego start i wodowanie i one właśnie stawiają szereg poważnych trudności technicznych dla konstruktora a i w użyciu. Urządzenia do wodowania i startu: łódź, pływaki, psują własności aerodynamiczne szybowca, w porównaniu z lądowym. Sam start z wody, przy szybkości około 50 km/godz., wymaga dużo energji, ze względu na opory hydrodynamiczne, w czem bardzo znaczną część zajmuje tarcie liny o wodę. Okazał się on możliwy dopiero przy linie holowniczej, dosyć krótkiej, którą potem odwija się z bębna. Pozatem odgrywa tu rolę nietylko kierunek wiatru, ale także kierunek fal, co nie zawsze bywa zgodne. Otóż trudności te jednak przezwyciężono, «Seeadler» odrywał się od wody przy 58 km/godz., ciągniony motorówką i żeglował nawet w prądach termicznych. Polski M.T. 1 ma startować wyciągany motorówką o mocy 40 KM. przy szybkości 35—40 km/godz.. prócz tego (jak zresztą wszystkie szybowce wodne) posiada pod łodzią płozę, która pozwala na start ze wzgórza i lądowanie na ziemi, a ponadto jeszcze mały silnik Z. F. «Bobo» 8,5 KM., przyczepiany i odejmowany w ciągu 10 minut, — oczywiście silnik ten jest za słaby dla startu, ale wystarcza do utrzymania szybowca w powietrzu w locie poziomym.

Z dotychczasowych danych wynika, że M. T. 1 będzie posiadał właściwości aerodynamiczne zbliżone do szybowca lądowego, duży wypór, małą szybkość opadania, waży w locie 190 Kg. W konstrukcji wielką uwagę zwrócono na taniość. Jakim okaże się w rzeczywistości i co nowego przyniesie, — pokażą najbliższe miesiące.

S. Kuczewski

WZOREM LAT POPRZEDNICH W DNIU 29 CZERWCA ODBĘDZIE SIĘ ŚWIĘTO MORZA. CHARAKTER ŚWIĘTA BĘDZIE RÓWNIE PODNIOSŁY I POWSZECHNY, JAK W LATACH UBIEGŁYCH

SKRZYNKA ŻEGLARSKA

R. Popł., Wilno.—Przyrząd Pańskiego pomysłu do mechanicznego wyznaczania położenia żagli wzdłuż dwusiecznej kąta zawartego pomiędzy kierunkiem wiatru, a kursem — niestety nie posiada racji bytu.

Aczkolwiek mniemanie, jakoby najkorzystniejsze działanie żagli uzyskiwało się przy ustawianiu po tej dwusiecznej, popularność swoją u nas zawdzięcza ośrodkom żeglarskim PZŻ i niektórym oficjalnie uznanym podręcznikom (np. Aleksandrowicza), to jednak jest ono zgruntu błędne.

Mniemanie to, wynikające z teoretycznego wnioskowania z t. zw. równoległoboku sił — powstało na gruncie bezkrytycznego ustosunkowania się do obalonych już oddawna wyobrażeń Newtona o opływie (patrz artykuł «Tajemnica opływu...» Szkwał Nr. 4). O tem jak daleką od prawdy jest t. zw. teorja o dwusiecznej pouczają najlepiej doświadczenia naukowe przeprowadzone jeszcze kilkanaście lat temu wstecz na modelu Szkunera gaflowego «Buckau» (uległ on następnie przeróbce na rotorowiec).

Z doświadczeń tych wypadło, że dla kursów względem wiatru pozornego od najostrzejszych (około III rumbów - bejdewind) do X rumbów (więcej niż półwiatr) — żagiel najlepiej jest ustawiać pod m. w. stałym kątem natarcia (względem wiatru) wynoszącym 25 ÷ 30° (kąty te odnoszą się do położenia bomu). Zatem w sektorze tym każdej zmianie kursu o I r. towarzyszyć winna zmiana w ustawieniu żagla względem osi statku o taki sam kąt. Natomiast przy żegludze w obrębie od X do XVI r. względem wiatru (od półwiatru do fordewindu) kąt natarcia winien ulegać stopniowemu zwiększaniu od 30° przy kursie X r. do 90° przy kursie XVI r. (fordewind). Powyższe wyniki zostały naogół potwierdzone zarówno przez inne doświadczenia jak i przez wyniki teoretycznych dociekań współczesnej aerodynamiki. Przy posiłkowaniu się temi wskazaniami w praktyce trzeba oczywiście uwzględniać odchylenia, wynikające z indywidualnych właściwości żagli. Bliższe na ten temat wskazówki i wyjaśnienia ukażą się wkrótce w przygotowanem obecnie do druku II-m wydaniu książki J. Kuczyńskiego p. t. «Praktyka yachtowa».

(J.)

W. P., Poznań.— Zupełnie słusznie zauważył Pan, że przez stosowanie bomów do sztagsli (fokżagli) wywołuje się pewne (naogół nieznaczne) pogorszenie właściwości aerodynamicznych. Jeżeli pomimo to bomy są często stosowane, zwłaszcza na jednostkach turystycznych, to tylko dlatego, że posiadają szereg znacznych zalet natury czysto praktycznej.

Na dobro ich zapisać należy przedewszystkiem ułatwienia stosowane przy manewrowaniu (możność stosowania prowadnicy szkotowej i tylko jednego szkota). Nadto bom zmniejsza znacznie zużywalność żagla, asekurując go wydatnie od podarcia się. Jak wiemy największe niebezpieczeństwo podarcia powstaje przy wychodzeniu w łopot, co konieczne jest przy zwrotach. Otóż żagle zaopatrzone bomami o wiele lepiej znoszą łopot niż pozbawione drzewc. Dlatego też jachty, posiadające foki z bomami przy częstych krzyżowaniach, np. w kanałach portowych, chętniej posiłkuje się fokiem niż kliwrem.

(J.)

Z. Raj. Warszawa. Z pytań pańskich wynika, iż przewiduje Pan możność redukcji kosztów utrzymania jachtu przez stosowanie gruntowniejszych ale zato rzadszych remontów. Zasada jest niewątpliwie słuszna—im mniej się oszczędza na gruntowne remonty oraz im lepsze stosuje się środki konserwacyjne (farby, lakiery etc.), tem naogół rzadziej zachodzi potrzeba podobnych remontów, a przytem dłuższy zabezpiecza się żywot jachtowi. Aby jednak na tej drodze można było uniknąć potrzeby corocznego wiosennego remontu, nie wydaje się możliwe. Konieczność dorocznych prac konserwacyjno - remontowych bynajmniej nie wynika jedynie z chęci odświeżenia wyglądu. Np. coroczna zmiana farb t. zw. patentowych (do podwodnej części) jest bezwzględnie konieczna, bowiem:

1-o pożądane jest by jacht przy stawianiu na leże zimowe został oczyszczony z farby starej, a to w celu otworzenia dostępu powietrza do drzewa.

2-o farby patentowe są naogół krótkotrwałe i swoje własności trujące, zmydlające i konserwacyjne tracą stosunkowo szybko zwłaszcza, gdy w rachubę wchodzi dłuższy postój na lądzie. Pozatem wynika zwykle potrzeba corocznego przejrzenia i chociażby tylko lokalnego poprawienia szczeliwa pokładowego i ew, także burtowego. Powyższe, plus zawsze aktualna potrzeba drobnych napraw i względy estetyczne czynią nieodzownem przeprowadzanie robót reparacyjno-konserwacyjnych przed każdem spuszczeniem jachtu na wodę. Co do przecieków obserwowanych przez Pana po spuszczeniu statku na wodę, to jest to rzecz normalna i czasowa. Wskutek rozeschnięcia się jachtu podczas postoju szczeliwo przepuszcza wodę do czasu zanim samo szczeliwo i drzewo spowrotem napęcznieje. Z tych względów jacht utrzymuje się zwykle przez pewien czas po spuszczeniu w zawieszeniu t. j. tak, by nie mógł zatonąć od napływającej doń wody. (J.)

W. Karcz — Warszawa. Podzielamy wzupełności opinję Pani o potrzebie wprowadzenia do programów wyszkolenia sportowo - żeglarskiego specjalnych ćwiczeń, mających na celu wyrabianie zmysłu kierunkowego.

Zdolność do momentalnego określania, bez spoglądania na kompas, a tylko ze znajomości kursu, kierunków, chociażby tylko przybliżonych, zaoczonego lądu, biegu fal, wiatru i t. p. oraz umiejętność szybkiego utrwalania w pamięci rysunku map—stanowi niewątpliwie jedną z najcenniejszych zalet żeglarskich. Kto żeglował na jachcie, ten wie najlepiej z jakiemi trudnościami ma się do czynienia przy posiłkowaniu się mapą i kompasem. Przytoczony przez Panią wypadek, gdy podczas nadciągającego w nocy sztormu z kierunku bliżej nieznanego, światła kompasowe uległy naraz uszkodzeniu — jest pod tym względem rzeczywiście typowy. Nie wątpimy, że kapitan, któremu Pani wskazała wówczas «Ost» należycie ocenił tę ważną dlań wówczas przysługę.

A zatem twórzmy coś w rodzaju «kima» kierunkowego. (J.)

J. B.—Gdynia. Łączna powierzchnia żagli «Elemki» wynosi ok. 1600 metrów kwadratowych. Bliższe szczegóły o tym statku znajdzie Pan w Nr. 3 r. II Szkwału. (J.)

NA WIDNOKRĘGU

«QUEEN MARY»

W marcu b. r. «Queen Mary» opuściła swe leże w dokach Clyde, by w maju b. r. odbyć pierwszą podróż transatlantycką z Southampton do New Yorku i podjąć walkę o błękitną wstęgę, należącą obecnie do «Normandie». Podczas opuszczania przez Q. M. doków, obecnych było przeszło 1.500.000 widzów, przybyłych z całej Anglji. Specjalnym entuzjazmem żegnali Q. M. robotnicy, którzy od 1930 r. w liczbie 6.000 pracowali przy budowie. Ponad 80.000 tonnowy olbrzym o 305 m długości może pomieścić 4.000 pasażerów. Aczkolwiek Q. M. w swoim zewnętrznym wyglądzie wykazuje dużo konserwatyzmu, ustępując pod tym względem znacznie «Bremen», «Europie» i «Normandie», to jednak w urządzeniu wnętrz odznaczać się ma jeszcze większą niż «Normandie» nowoczesnością i przepychem. Specjalne zainteresowanie skupia na sobie sala restauracyjna, mogąca

pomieścić 800 osób, zajmująca całą szerokość statku oraz posiadająca 49 m długości. Jest to największe wnętrze, jakie do tej pory na statkach zbudowano. Obok szeregu inowacyj, zainstalowana ma być na Q. M. rozgłośnia radjowa. Olbrzym ten ma być dowodzony aż przez 3 kapitanów. Na jedno z tych stanowisk zaangażowano byłego kapt. s/s «Majestic» kapt. G. Gibbousa. (S.)

BEZKOMINOWCE

Jeden z angielskich inżynierów przepowiada w czasopiśmie «Syren» o mającej wkrótce nastąpić likwidacji kominów statkowych. Jest on zdania, że obecnie otwierają się realne możliwości wyzyskiwania ciepłoty spalin kotłowych do ogrzewania pomieszczeń statkowych przez rozprowadzanie t. zw. dymu kanałami po całym okręcie. Rzecz oczywista, że aby gazy mogły być w ten sposób spożytkowane, muszą ulec przedtem oczyszczeniu przez zastosowanie specjalnych filtrów. Zatem odpływające gazy nie posiadałyby ani zapachu, ani składników brudzących i mogą być odprowadzane, bez użycia kominów, nawet przez zwyczajne otwory w burtach. Gdyby więc te projekty zostały zastosowane, to statki nasze uległyby poważnej zmianie w swym wyglądzie, mianowicie przestałyby nam imponować swemi kominami. (S.)

GDAŃSK STAJE DO REGAT OCEANICZNYCH

Wśród licznych zgłoszeń do tegorocznych regat transatlantyckich wpłynęło także zgłoszenie Akademickiego Związku Żeglarskiego w Gdańsku (organizacja niemiecka), który ma w regatach reprezentować banderę gdańską na specjalnie w tym celu zbudowanym jachcie «Peter von Danzig». Jacht ten, posiadający stalowy kadłub i wymiary około 13×4,2 m, został wybudowany przez Stocznię Gdańską. Załoga ma się składać wyłącznie z akademików, wśród których dwaj pochodzą z Polski (obywatele polscy).

W podróż do Ameryki załoga udać się ma już w początkach maja. Przyczem etap z Gdańska do Hamburga ma być przebyty pod żaglami, zaś reszta podróży na pokładzie parowca transoceanicznego.

Wobec wybudowania tej nowej jednostki Związek nosi się z zamiarem sprzedaży swego dotychczas czołowego jachtu «Elide II», który także posiada kadłub stalowy i ożaglowanie kecz około 200 m^2 żagla. (J.)

MASOWA NAUKA ŻEGLARSTWA W NIEMCZECH

Podczas zeszłorocznej kampanji wyszkolenia żeglarskiego, organizowanego przez niemiecki Państwowy Urząd Wychowania Fizycznego (Reichssportamt) udział brało 916 osób, w czem było kobiet około 30% (u nas zaś ośrodki PZŻ kobiet nie przyjmują).

Szkolenie to przeprowadzone było w miesięcznych turnusach przez zaokrętowanie adeptów żeglarstwa na cały ten czas na jednostki, odbywające pływania po Bałtyku i morzu Północnem.

Całkowity koszt szkolenia, utrzymania i umundurowania ponosiło państwo, a dostęp do szkolenia był otwarty dla wszystkich pragnących. Przyczem pierwszeństwo miała młodzież, jedynym warunkiem przyjęcia, której na kursy była: przynależność do partyjnych organizacyj oraz umiejętność pływania conajmniej w ciągu 15 minut. (U nas zaś przyznaje się nawet stopnie kapitanów osobom, pływającym tylko po siekiersku).

Obecnie dowiadujemy się, że tegoroczna kampanja ma być jeszcze bardziej rozszerzona w związku z czem stoi zakup przez Reichssportamt nowego 3 masztowego szkunera, mogącego pomieścić równocześnie około 50 uczniów. (J.)

DYPLOMY SPORTOWO-ŻEGLARSKIE W BELGJI

Jak informuje «Die Jacht» w Belgji zostały ostatnio wprowadzone państwowe stopnie żeglarsko-sportowe, a mianowicie sternika i kapitana żeglugi przybrzeżnej. Udzielanie tych stopni odbywać się ma na podstawie egzaminów państwowych, przyczem specjalny nacisk iść ma na sprawdzanie umiejętności praktycznych. Zakres wymagań jest taki sam, jak dla podobnych stopni zawodowych. (J.)

POLSKA NA MIĘDZYNARODOWYCH REGATACH BOYERÓW W AUGEBURGU

W ciągu 10–15 marca b.r. odbyły się X międzynarodowe regaty boyerów o mistrzostwo Europy w Augeburgu (Niemcy). W regatach tych po raz pierwszy na terenie międzynarodowym stawały boyery polskie, a mianowicie 1 boyer klasy 15 m^2 «monotyp» oraz 1 w klasie 12 m^2. Oba te boyery pochodziły z Chojnic.

Z oficjalnego sprawozdania, zamieszczonego w «Die Yacht» wynika, że 2-gi boyer polski uległ podczas pierwszego biegu avarji i w następnych biegach nie startował (ogółem 4 biegi), zaś 1-szy brał udział tylko w jednym, pierwszym, biegu, zajmując w nim zaszczytne ostatnie miejsce o 6 minut w tyle za przedostatnim. Ciekawe jest, na czem oparte zostało przypuszczenie prezesa P.Z.Ż., publikowane w «Gazecie Polskiej» i «Sporcie Wodnym», że gdyby nie nieszczęśliwe wypadki, to polskie boyery zajęłyby dobre miejsca. (J.)

BOYER KLASY 12 m DLA POLSKI

W związku z uznaniem przez Europejską Unję Żeglarstwa Lodowego niemieckiego nowego typu boyera o 12 m^2 żagla za klasę międzynarodową P. Z. Ż. lansuje, by w Polsce przedewszystkiem ta klasa została rozpowszechniona (patrz Sport Wodny Nr. 5). Nie ulega wątpliwości, iż walory klasy tej są bardzo odpowiednie dla Polski (taniość), lecz jeśli się weźmie pod uwagę potrzeby, wynikające ze współpracy międzynarodowej, to korzyści z jednostronnej rozbudowy tej tylko klasy mogą okazać się wątpliwe. Klasa 12 m^2 posiada narazie rozpowszechnienie tylko w Niemczech i jeszcze niewiadomo, czy inne kraje zechcą u siebie ten typ budować. Zatem dla celów współpracy z państwami bałtyckiemi (na czem winno nam także zależeć) klasa 12 m^2 narazie większych usług nie mogłaby nam przynieść — natomiast nieco droższa klasa monotypów 15 m^2 nadawałaby się zarówno dla współpracy z Niemcami, jak i krajami bałtyckiemi. (J.)

FRANCUSKIE ODZNACZENIA ZA ZASŁUGI MORSKIE

Stworzony we Francji w r. 1930 order «du Mérite maritime» udzielany jest osobom wyróżniającym się zasługami w handlowej marynarce, budownictwie portów, rybołówstwie morskiem i sportowem żeglarstwie dalekomorskiem. (J.)

SIŁA WIATRU 10

Pod tą nazwą ustanowiono ostatnio w Niemczech specjalne święto marynarki handlowej, obchodzone w b. r. we wszystkich portach niemieckich w dniu 5 marca. (J.)

USUWANIE DEFEKTÓW NA «NORMANDIE»

W celu zmniejszenia szkodliwej wibracji kadłuba (patrz Szkwał Nr. 4) na «Normandie» zostały zamienione dotychczasowe 4-ro skrzydłowe śruby na 3 skrzydłowe. (J.)

NOWY JACHT POLSKI

Polski Klub Morski w Gdańsku buduje na stoczni gdańskiej Kropp nowy jacht klasy regatowej 6 m R. Jacht ten jest budowany podług planu konstruktora norweskiego Yarne Aas z r. 1934, jako jacht siostrzany angielskiej «White lady». Spuszczenie na wodę ma się odbyć w początkach maja, jachtowi ma być nadana nazwa «Danuta».

Na jachcie tym P.K.M. zamierza brać udział w regatach podczas tygodnia kilońskiego.

Budowa jachtu jest subwencjonowana przez Ministerstwo P. i H.

Redaktor: *Stanisław Zadrożny* Wydawca: *Liga Morska i Kolonjalna*

Adres Redakcji: Warszawa, ul. Widok 10, III piętro, tel. 2-90-95. Konto P. K. O. 367. Prenumerata roczna 6 zł

Drukarnia Naukowa, Warszawa, Stare Miasto 11, Tel. 509-17